VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 83)**
- **Komisji Skarbu Państwa (nr 40)**

z dnia 8 listopada 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 83)

Komisji Skarbu Państwa (nr 40)

8 listopada 2012 r.

Komisje: Infrastruktury i Skarbu Państwa, obradujące wspólnie pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury oraz posła **Stanisława Żmijana**, zastępcy przewodniczącego Komisji Infrastruktury, wysłuchały:

– informacji na temat aktualnej sytuacji w Grupie PKP; realizacji programu modernizacji dworców kolejowych: problemów związanych z wdrażaniem projektów kolejowych, współfinansowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko,

– informacji na temat aktualnej sytuacji organizacyjno-ekonomicznej oraz planów restrukturyzacji spółki PKP S.A. oraz spółek zależnych (Grupy PKP).

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Monika Pałasz** dyrektor Departamentu Koordynacji Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego, **Leszek Korczak** doradca w Najwyższej Izbie Kontroli, **Jakub Karnowski** prezes zarządu, dyrektor generalny PKP S.A. wraz ze współpracownikami, **Remigiusz Paszkiewicz** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze współpracownikami, **Janusz Malinowski** prezes zarządu PKP Intercity, **Zbigniew Tracichleb** prezes zarządu, dyrektor Naczelny PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., **Tadeusz Skobel** prezes zarządu PKP Energetyka, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Michał Hamryszak** prezes zarządu TK Telekom, **Marek Zaleśny** członek zarządu PKP CARGO wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** członek zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Leszek Miętek** przewodniczący Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, **Tadeusz Gawin** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP, **Stefan Jarecki** starszy specjalista w Urzędzie Ochrony Konkurencji i Konsumentów

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Wiesław Kozioł, Iwona Kubaszewska, Marcin Mykietyński** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury i Komisji Skarbu Państwa. Wszystkich posłów i zaproszonych gości proszę o zajęcie miejsc.

W imieniu przewodniczącego Komisji Skarbu Państwa i swoim własnym witam pana ministra Andrzeja Massela i wszystkich gości przybyłych na dzisiejsze posiedzenie, na czele z prezesem Grupy PKP S.A. i wszystkimi prezesami spółek zależnych.

Wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury i Komisji Skarbu Państwa zostało zwołane również w trosce o kondycję osób, które odpowiadają za stan polskiej kolei. Chodziło nam o to, aby uniknąć konieczności spotykania się na posiedzeniach dwóch odrębnych komisji. Mam nadzieję, że dzisiejsze posiedzenie rozwieje narosłe wątpliwości i przyniesie odpowiedź na wiele pytań, które m.in. padły na poprzednim posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Paniom i panom posłom proponuję przyjęcie następującej formuły procedowania. Rozpoczniemy od realizacji pkt 1. proponowanego porządku dziennego, w ramach którego

pan minister Massel udzieli odpowiedzi na pytania, jakie padły na ostatnim posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Jeżeli będzie taka potrzeba, to po wystąpieniu ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, ponieważ w tym punkcie jest przewidziane także przedstawienie informacji na temat inwestycji kolejowych, możemy poprosić o uzupełnienie i sprecyzowanie treści wypowiedzi pana ministra przez prezesa PKP PLK. O ile oczywiście pan minister wyrazi takie życzenie. Następnie przejdziemy do wysłuchania informacji prezesa zarządu PKP S.A., pana Jakuba Karnowskiego. To wyczerpie nam drugi punkt porządku dziennego. Wówczas rozpoczniemy dyskusję. Jeżeli ze strony pań i panów posłów nie zostanie zgłoszony sprzeciw, to porządek dzienny będziemy realizować w zaproponowanej formie. Sprzeciwu nie słyszę. Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, panie ministrze, udzielam panu głosu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Panowie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni zebrani! W dniu 10 października br., w trakcie posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury, po przedstawieniu przez nas informacji na temat sytuacji w szeroko rozumianym sektorze kolejowym, także na temat prowadzonych w nim inwestycji, odbyła się dyskusja, w której zabierali głos zarówno przedstawiciele Wysokiej Izby, jak i reprezentanci związków zawodowych. Ustaliliśmy wówczas, wspólnie z panem przewodniczącym Rynasiewiczem, że odpowiedź na wszystkie pytania, które wtedy padły, nastąpi na kolejnym posiedzeniu. Data tego posiedzenia została wyznaczona na dziś. Zgodnie z ustaleniami chciałbym udzielić teraz odpowiedzi na zadane wtedy pytania. Proszę wybaczyć, że moja wypowiedź może zająć dość dużo czasu, ale chciałbym odpowiedzieć na wszystkie zadane pytania i ustosunkować się do wszystkich poruszonych kwestii.

Pierwsze z zadanych pytań dotyczyło zagadnienia likwidacji linii kolejowych w Polsce. To pytanie zadawali pani poseł Pierzchała i pan poseł Szmit. Odpowiedź na to pytanie jest następująca: w tej chwili nie ma żadnych planów dotyczących likwidacji linii kolejowych. Trwają natomiast prace nad scenariuszem optymalizacji sieci kolejowej pozostającej we władaniu PKP Polskie Linie Kolejowe. Prace znajdują się w toku. Chcę poinformować, że opierają się one na obiektywnych przesłankach. Stanowią je, z jednej strony – koszty i przychody osiągane przez zarządcę na poszczególnych odcinkach, a drugiej strony – społeczne znaczenie danego odcinka, które mierzy się obszarami ciążenia i liczbą mieszkańców ciążących do danej linii. Przesłanki mają także charakter czysto gospodarczy wyznaczany poprzez działalność podmiotów gospodarczych, które znajdują się w obszarze ciążenia danej linii. Pod uwagę bierze się także sprawy bezpieczeństwa ruchu, w tym lokalizację przejazdów kolejowych na poszczególnych liniach. Jak wspomniałem wcześniej, te prace obecnie trwają i dopiero po ich zakończeniu będziemy mogli powiedzieć, jaki scenariusz działania został wybrany do dalszej realizacji. Chciałbym jednak jeszcze raz powtórzyć, że nie ma mowy o żadnych likwidacjach linii kolejowych. Procedura likwidacji jest dokładnie opisana w przepisach prawa. Wnioski o likwidację linii składane przez jej zarządców są dokładnie analizowane przez organ administracji rządowej. Cały proces likwidacji opisuje ustawa o transporcie kolejowym.

Kolejne pytanie, jakie padło podczas dyskusji dotyczyło przekazania linii kolejowych samorządom wojewódzkim. Chodziło o linie o drugorzędnym, a nawet trzeciorzędnym znaczeniu. Tak zostało to określone. Pytanie w tej sprawie zadał pan poseł Bogdan Rzońca. Mogę odpowiedzieć w ten sposób: w tej chwili istnieją precedensy polegające na tym, że pewne odcinki linii kolejowych zostały przekazane samorządom. Znane są przypadki z województwa dolnośląskiego. Mam na myśli linię ze Szklarskiej Poręby do granicy państwa i dalej, do miejscowości Harrachov oraz linię od Wrocławia Zakrzowa do Trzebnicy. Te doświadczenia mogłyby zostać wykorzystane w niektórych sytuacjach na terenie innych województw, ale istnieje pewne ograniczenie a mianowicie – nie ma możliwości przekazania samorządowi linii kolejowej, która posiada znaczenie państwowe. Istnieje wykaz linii o znaczeniu państwowym i te linie nie mogą być przekazywane do samorządów.

Padło pytanie dotyczące stawek dostępu. Zwracam w tym momencie uwagę, że organa administracji publicznej są zobligowane wyłącznie do podejmowania takich działań, które mają swoją bezpośrednią i wyraźną podstawę w obowiązujących przepisach prawa. Organ administracyjny nie może podjąć działań, jeżeli brak jest stosownej podstawy prawnej. Minister właściwy do spraw transportu nie nadzoruje ustalania wysokości stawek opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Właściwym organem w tej sprawie jest prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Minister właściwy do spraw transportu ma natomiast wpływ na wysokość stawek w takim zakresie, jaki wynika z dotacji przekazywanej z budżetu państwa na cele związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej. W bieżącym roku ta dotacja wynosi 1.296.204 tys. zł. W kolejnych latach przewiduje się zwiększenie kwoty tej dotacji tak, aby ewentualny wzrost opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej nie przekraczał poziomu inflacji.

Padło pytanie o to, w jaki sposób kolej zamierza wygrać walkę konkurencyjną z innymi gałęziami transportu. Pytał o to pan poseł Jerzy Szmit. W tym kontekście chciałbym zwrócić uwagę, że bardziej racjonalne byłoby mówienie nie tyle o walce konkurencyjnej, ile o dobrej współpracy pomiędzy różnymi rodzajami transportu w celu osiągnięcia maksymalnie racjonalnej obsługi społeczeństwa i podmiotów gospodarczych. W przypadku przewozów pasażerskich narzędziami do porządkowania tej sytuacji są plany transportowe. Plan transportowy na szczeblu krajowym został przygotowany przez ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej i ogłoszony w postaci rozporządzenia. Obecnie opracowuje się plany wojewódzkie, które traktują transport na terenie województw jako zintegrowany system uwzględniający zarówno transport kolejowy, jak i przewozy autobusowe.

Padło pytanie o finansowanie projektu Pendolino i o nasze rozmowy na ten temat prowadzone z Komisją Europejską. Pytał o to pan przewodniczący Piechociński. Ta sprawa ma dość długą historię. Pierwsze rozmowy z Komisją toczyły się jeszcze w 2009 r. Trwała wówczas dyskusja o finansowaniu tego projektu w ramach tzw. pomocy regionalnej. Po bliższych analizach uznaliśmy jednak za bardziej zasadne objęcie usług w korytarzu E65 umową służby publicznej i w takiej formule ten projekt został przygotowany. Ponieważ Komisja Europejska zadała w tej sprawie szereg pytań, rozpoczęliśmy dialog z Dyrekcją Generalną ds. Konkurencji. Po ostatnich rozmowach, które prowadziłem wczoraj w tej sprawie, rysuje się możliwość przyjęcia logicznego rozwiązania, które będzie polegało na tym, że Komisja zaakceptuje, na skończony okres, finansowanie usług w korytarzu E65 jako usług publicznych, ale tylko w tej części, w jakiej są to usługi niedochodowe. Wyraźnie natomiast zostanie wydzielona ta część usług, które będą traktowane jako usługi komercyjne. Czyli, pierwsza przyjęta zasada to dokonanie podziału, druga to ograniczenie tego rozwiązania w czasie – granica to rok 2021 a trzecia zasada dotyczy transferu taboru pod koniec okresu obowiązywania PSC, czyli w roku 2021, bezpośrednio do państwa lub powołanej do tego celu spółki. Szczegóły tego rozwiązania będą dopracowywane. Dziś informuję jedynie o tym, na jakim etapie znajduje się realizacja tego projektu. Powiem też od razu, że w sensie relacji pomiędzy przewoźnikiem a dostawcą taboru wszystko jest na dobrej drodze. Tabor powstaje i wszelkie znaki wskazują na to, że w przyszłym roku, a dokładnie w jego drugiej połowie, pierwszy zespół pojawi się na testach a w 2014 r. pociągi wejdą do normalnej eksploatacji.

Zostało zdane pytanie dotyczące wykorzystania środków Unii Europejskiej na cele związane z transportem kolejowym. Pytali o to pan przewodniczący Tchórzewski, pani posłanka Anna Paluch i pan przewodniczący Adamczyk. Według stanu na 31 października br. w ramach Działania 7.1 Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zostały podpisane 24 umowy na dofinansowanie o łącznej wartości 20.150.000 tys. zł, przy kwocie dofinansowania 9.610.000 tys. zł. Oznacza to jak dotąd, że w umowach o dofinansowanie mamy 48% alokacji w Działaniu 7.1. Jeżeli chodzi o wnioski o płatność, to beneficjentom została poświadczona kwota 2.428.000 tys. zł, co oznacza 12% alokacji. Jest to stan na koniec października. Warto w tym momencie przypomnieć, że na początku roku były to zaledwie 2%. Jeśli chodzi o szczegóły realizacji projektów, to uważam, że będzie racjonalne, gdy nieco później moją wypowiedź uzupełnili w tym

względzie panowie prezesi, pan prezes Paszkiewicz i pan prezes Wołowiec. Ich prezentacja będzie komplementarna w stosunku do tego, o czym powiedziałem przed chwilą.

W zadawanych pytaniach pojawiła się także kwestia upadłości przedsiębiorstwa PNI (Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury). Myślę, że panowie prezesi, którzy są bezpośrednio zaangażowani w te działania, udzielą państwu kompetentnej informacji na ten temat. Oprócz sprawy PNI należy wspomnieć, że jeszcze jedna firma wywołała dosyć istotne zaburzenia w procesie inwestycyjnym. Tą firmą jest Mostostal Białystok. Realizował on kontrakty na budowę wielopoziomowych skrzyżowań na linii E65. Mówiąc kolokwialnie, firma Mostostal została wyrzucona z budowy i przygotowano nowe postępowania w tej sprawie.

Zostało zadane pytanie o to, jakie były przyczyny niepodjęcia inwestycji w sytuacji, gdy rozstrzygnięto postępowania przetargowe. Ta kwestia dotyczy linii E59 na odcinku Czempiń – Poznań, linii E75 na odcinku Warszawa – Sadowne oraz kontraktu na E20 LCS Łuków. Jeżeli chodzi o E59, to na odcinku Czempiń – Poznań trwa realizacja prac w ramach kontraktu sygnalizacyjnego podpisanego 19 marca br. Kontrakt torowy nie został jeszcze podpisany. Powód to odwołania składane do Krajowej Izby Odwoławczej. Jednak w dniu 29 października ponownie wybrano ofertę, zaś podpisanie umowy jest planowane pod koniec roku. W przypadku linii E75 został wybrany wykonawca. Ważność oferty upływa 15 listopada. W tej chwili trwają przygotowania do podpisania umowy. Odnośnie LCS Łuków informuję, że 30 sierpnia 2012 r. została podpisana umowa w systemie „projektuj i zbuduj" i zgodnie z nią toczą się obecnie prace. Na razie mają one charakter prac projektowych.

Kolejna poruszona sprawa to szczegółowa kwestia dotycząca inwestycji na E30. Pytała o nią pani poseł Pierzchała. Chodzi zwłaszcza o odcinek Jęzor – Kraków. Myślę, że także w tym przypadku większa wiedza na ten temat znajduje się po stronie panów prezesów i dlatego poproszę ich o udzielenie stosownych informacji.

Inne szczegółowe pytanie dotyczyło E75 Warszawa – Białystok na odcinku Warszawa – Tłuszcz. Dla porządku dopowiem, że chodziło o Sadowne Węgrowskie, ponieważ to jest nieco dalej. Pytał o to pan poseł Piechociński. Ten projekt jest realizowany w systemie „projektuj i buduj". W ramach tego projektu, w celu wyeliminowania ryzyk związanych ze wszystkimi uzgodnieniami z jednostkami samorządu terytorialnego powołano specjalny zespół, można go określić jako samorządowo-rządowy, który ma współpracować w zakresie uzgodnień dotyczących bezkolizyjnych skrzyżowań z drogami o dużym natężeniu ruchu w trakcie prac modernizacyjnych na linii E75. Chodzi o znalezienie odpowiednich rozwiązań dla lokalizacji, którymi żywo interesują się tamtejsi mieszkańcy. Mam na myśli takie miejscowości jak Wołomin, Tłuszcz, Łochów i Zielonka.

Następna sprawa to projekt na linii nr 8 od Warszawy Okęcia do Radomia. Ten kontrakt znajduje się pod szczególnym nadzorem. Osobiście miałem okazję rozmawiać na ten temat z przedstawicielami społeczności Radomia, z przedstawicielami władz samorządowych tego miasta. Miało to miejsce pod koniec ubiegłego miesiąca. Odwiedziliśmy Radom wspólnie z szefem Centrum Realizacji Inwestycji PLK. Po analizie wszystkich uwarunkowań dotyczących tego projektu zapadła decyzja o podziale realizacji na dwa etapy. Pierwszy z nich dotyczy odcinka Warszawa Okęcie – Warka, są to loty A i B oraz lot F dotyczący stacji Radom. Te przedsięwzięcia powinny zostać zrealizowane jeszcze w tej perspektywie finansowej Unii Europejskiej, tzn. 2007-2013, z terminem realizacji do roku 2015. Jako drugi etap będzie realizowany odcinek Warka – Radom, ale już bez stacji Radom, obejmujący loty C, D, E z terminem realizacji w latach 2014-2017. Taką sekwencję działań uzgodniliśmy w ramach *task force* z Komisją Europejską.

Padło pytanie dotyczące planów związanych z Pomorską Koleją Metropolitalną. Wyrażano wątpliwości, czy realizacja tej inwestycji nie odbywa się kosztem Polskich Linii Kolejowych. Dementuję taką opinię, że odbywa się to jakimkolwiek kosztem PLK. Ten projekt inwestycyjny, realizowany w ramach Priorytetu 7.1, jest tak samo istotny jak inne przedsięwzięcia. Różnica polega na tym, że nie realizuje go PLK, lecz powołana specjalnie spółka celowa samorządu województwa pomorskiego czyli Pomorska Kolej Metropolitalna. Projekt jest realizowany prawidłowo, pozyskano decyzję środowiskową,

uprawomocniła się decyzja lokalizacyjna, przetarg na wybór wykonawcy robót budowlanych jest w bardzo zaawansowanej fazie.

Zadano pytanie dotyczące inwestycji na linii Podłęże – Piekiełko w perspektywie na lata 2014-2020. Pytał o to pan poseł Cycoń, który reprezentuje tamten region. Odnosząc się do tej kwestii odpowiem, że przy wyborze projektów na perspektywę 2014-2020 opieramy się na kryteriach obiektywnych. Są one zresztą wymagane do tego, aby przedłożyć Komisji Europejskiej tzw. dokument implementacyjny. Wspomniane obiektywne kryteria dotyczą natężenia ruchu, umiejscowienia odcinka w sieci transeuropejskiej, kontynuacji i stopnia przygotowania projektu. W tej chwili rozważamy pewien zbiór projektów. Wśród projektów rozważanych na perspektywę 2014-2020 znajduje się m.in. projekt Podłęże – Piekiełko. Na obecnym etapie nie przesądzamy jednak, które projekty będą mogły zostać zrealizowane. O tym zadecyduje bowiem analiza hierarchiczna. Rozważamy natomiast różne źródła finansowania projektów. Część z nich może być potraktowana jako projekty funduszu spójności, część jako projekty do instrumentu C, czyli Collective Europe Facility, zaś część projektów rozważamy jako możliwe do realizacji w formule partnerstwa publiczno-prywatnego.

Pani poseł Pierzchała pytała o projekt dotyczący połączenia pomiędzy Katowicami i Pyrzowicami. Ten projekt posiada dość długą historię. Przetarg na dokumentację przedprojektową ogłoszono w maju 2008 r., umowę z konsorcjum wykonawców podpisano we wrześniu 2009 r. a w tej chwili projekt znajduje się na etapie oceny oddziaływania na środowisko. Chcę zwrócić uwagę na problematykę protestów społecznych, jakie towarzyszą temu projektowi. Obecnie analizujemy możliwości dalszej realizacji projektu, przede wszystkim sprawdzamy, w jakiej formule taka realizacja mogłaby być możliwa.

Padło pytanie o inwestycje na dworcu kolejowym w Nowym Sączu. Pytał o to również poseł Cycoń. To przedsięwzięcie jest w tej chwili na etapie przygotowania dokumentacji projektowej. Główną przyczyną opóźnień były wymagania stawiane przez konserwatora zabytków. Spowodowały one przesunięcia w harmonogramie realizacji projektu. Nie zmienia to postaci rzeczy i to przedsięwzięcie będzie realizowane. Rozpoczęcie prac nastąpi prawdopodobnie w pierwszym kwartale 2013 r.

Zostały także zadane pytania dotyczące inwestycji na terenach innych dworców. Dotyczyły one takich miejscowości jak: Łódź, Kalisz, Kraków. Pytali o to pan poseł Racki i pani posłanka Paluch. Dworzec w Łodzi jest realizowany w ramach modernizacji odcinka Łódź Widzew – Łódź Fabryczna wraz z budową części podziemnej dworca Łódź Fabryczna. Inwestycja odbywa się na podstawie umowy podpisanej w roku ubiegłym. W tej chwili toczą się prace związane z realizacją inwestycji. Wykonawca uzyskał pozwolenie na budowę. Wcześniej rozebrano dotychczasowy układ torowy i budynek stacyjny a obecnie trwają zaawansowane prace związane z budową nowego obiektu.

Jeżeli chodzi o dworzec w Kaliszu, to należy powiedzieć, iż przebudowa dworca w tym mieście będzie realizowana ze środków z dotacji celowej budżetu państwa. Obecny stan prac to przygotowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej. Na przełomie roku oczekujemy wszczęcia procedury przetargowej i wyłonienia wykonawcy robót w przetargu nieograniczonym. Zakładamy, że planowane prace zostaną wykonane w roku 2013, zaś przekazanie obiektu do użytkowania nastąpi na przełomie 2013 i 2014 r.

Jedno z pytań dotyczyło również dworca w Krakowie, chodziło zwłaszcza o sprawę wind dworcowych. Problemy, które tam wystąpiły wynikały głównie z sytuacji wykonawcy kontraktu, firmy Budus. PKP S.A. podejmie działania zmierzające do dokończenia procesu inwestycyjnego. Należy oczekiwać, że zakończenie prowadzonych robót budowlanych i integracja dworca kolejowego z transportem miejskim nastąpi w połowie 2013 r.

Zostało również zadane pytanie dotyczące działań prowadzonych na linii Kraków – Katowice w celu podniesienia prędkości pociągów oraz planów związanych z dworcem PKP Jaworzno Szczakowa. Pytał o te sprawy pan poseł Klepacz. W tej chwili sytuacja na tym odcinku wygląda w ten sposób, że na szlaku Długoszyn – Sosnowiec Jęzor jeden z torów został zdemontowany i nie ma jeszcze pozwolenia na budowę dla tego odcinka. W ramach kontraktu nie przewiduje się modernizacji ani remontu dworca kolejowego

w Jaworznie Szczakowej. Dworzec ten został odnowiony w 2007 r. z okazji 160-lecia powstania przechodzącej tamtędy linii kolejowej.

Pani poseł Pierzchała zadała pytanie dotyczące kwestii aportów wnoszonych do spółek kolejowych. Na gruncie ustawy z 2000 r. wniesiono do spółek nieruchomości o wartości ogółem 1,4 mld zł, z czego do PLK trafiły nieruchomości o wartości 95,3 mln zł, do PKP CARGO o wartości 228,3 mln zł, do Przewozów Regionalnych – 289,3 mln zł, do PKP Intercity – 107,3 mln zł, do trójmiejskiej SKM – 59,9 mln zł, do PKP Energetyki – 271,1 mln zł, do LHS – 9,2 mln zł i do TK Telekom – 77,1 mln zł. Aporty były wnoszone także do innych spółek, ale ograniczyłem się jedynie do wymienienia tych największych.

Zadano także pytanie dotyczące kwestii nieprzekazywania aportów do spółek z Grupy PKP i przekazywania nieruchomości spółkom Grupy PKP na podstawie umów najmu i dzierżawy, co obciąża spółki i obniża ich konkurencyjność. Myślę, że obszerne ustosunkowanie się do relacji występujących w ramach Grupy PKP zostanie państwu zaprezentowane w drugiej części dzisiejszego posiedzenia, w trakcie prezentacji pana prezesa Karnowskiego, dlatego pozwolę sobie pozostawić panu prezesowi tę kwestię.

Pan poseł Tchórzewski zadawał pytania dotyczące kształtu rynku przewozów towarowych w Polsce i stopniowego przejmowania tego rynku przez podmioty niemieckie. Przede wszystkim powinniśmy pamiętać, że rynek towarowy jest w Polsce całkowicie zliberalizowany. Ciągle rośnie ilość prywatnych przewoźników, którzy wykorzystują równy i wolny od dyskryminacji dostęp do tego rynku. Polska jest drugim w Unii Europejskiej, po Niemczech, krajem pod względem ilości działających licencjonowanych przedsiębiorstw kolejowych. Uprawnionych do realizacji działalności kolejowej w 2011 r. było 96 licencjonowanych przedsiębiorców, a w 2012 r. już 117 podmiotów posiadało stosowne licencje przewozowe. Z tej ogólnej liczby faktyczną działalność w zakresie kolejowych przewozów towarowych w roku bieżącym realizowały 53 podmioty. Najwięksi gracze na rynku przewozów towarowych w Polsce to PKP CARGO, Grupa DB Schenker, Grupa CTL, LOTOS Kolej i PKP LHS. Pozostali przewoźnicy to firmy zdecydowanie mniejsze. Jeśli spojrzymy na udziały przewoźników w rynku to nieuprawnione jest twierdzenie, że rynek został opanowany i przejęty przez podmioty niemieckie.

Jeśli chodzi o pytania dotyczące istnienia zbyt dużej liczby spółek kolejowych, standaryzacji działań na kolei, zmiany mentalności kolejarzy, o te sprawy pytał pan poseł Rzońca, to – moim zdaniem – dużo na ten temat zostanie powiedziane w trakcie przedstawiania informacji dotyczącej zmian organizacyjnych i funkcjonalnych w spółkach Grupy PKP. O tych sprawach powiedzą panowie prezesi w drugiej części posiedzenia. Odniosą się także do procesów prywatyzacyjnych na kolei, dlatego omówienie tych wszystkich spraw pozwolę sobie przekazać w gestię pana prezesa Karnowskiego i jego współpracowników.

Padły pytania ze strony posła Adamczyka i pani posłanki Paluch, dotyczące spraw prywatyzacyjnych w spółkach Grupy PKP. Zwłaszcza chodziło o PKL. Kwestia PKL zostanie omówiona dziś o godzinie 18.00 na specjalnie zwołanym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Uważam, że nie ma potrzeby mówienia na ten temat teraz i powtarzania później tych samych informacji, dlatego w tej chwili tę kwestię pominę.

Zagadnienie dotyczące prywatyzacji PKP Energetyka, o którą pytała pani posłanka Pierzchała, zostanie omówione przez przedstawicieli PKP, dlatego również pozwolę sobie je pominąć w moim wystąpieniu.

Kolejną grupą poruszonych spraw były kwestie dotyczące Przewozów Regionalnych w kontekście ich zadłużenia i tego, jaki może mieć to wpływ na Polskie Linie Kolejowe i na całą Grupę PKP. Poruszano także kontekst sytuacji na Śląsku i kwestię likwidowania połączeń regionalnych przez marszałków województw. O te sprawy pytali: pan przewodniczący Tchórzewski, pan poseł Klepacz, pan przewodniczący Adamczyk i pan Leszek Miętek ze Związku Zawodowego Maszynistów. Zadłużenie wszystkich spółek przewozowych w Polskich Liniach Kolejowych, według stanu na dzień 18 października br., wynosi ogółem 637,9 mln zł, z czego przeterminowane należności Przewozów Regionalnych na ten dzień wynoszą 485,1 mln zł. Aktualna sytuacja spółki Przewozy Regionalne wskazuje, że może ona mieć problemy z dalszym prowadzeniem działalności przewozowej. Konsekwencją utrzymywania się aktualnego stanu lub dalszego pogarszania

się wyników finansowych spółki jest groźba zaprzestania świadczenia przez spółkę usług przewozów pasażerskich.

Odnosząc się do sytuacji na Śląsku, chciałbym zwrócić uwagę, że z punktu widzenia ministerstwa transportu kluczową rolę w tym, co się aktualnie dzieje na terenie województwa śląskiego, będzie miało zapewnienie ciągłości świadczenia usług. Najważniejszy jest interes pasażerów a więc to, żeby usługi były realizowane przez cały czas a proces przejęcia tych usług wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2012/2013 odbył się prawidłowo, żeby pasażerowie nie zostali na peronach. Ta kwestia jest niezwykle istotna.

Druga istotna kwestia to sprawa poszanowania praw pracowników i uniknięcie jakichkolwiek przypadków dyskryminacji w procesie zatrudniania pracowników likwidowanego Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych u nowego przewoźnika, tzn. Kolei Śląskich. Ta kwestia została bardzo jasno wyartykułowana podczas odbywającej się w Katowicach, w dniu 22 października, Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego przy wojewodzie śląskim.

Padały pytania dotyczące pakietu socjalnego dla pracowników TK Telekom w związku z prywatyzacją spółki. O te sprawy pytał pan Tadeusz Gawin z OPZZ oraz pan Wiesław Pełka z NSZZ „Solidarność". Na temat procesów prywatyzacyjnych wypowiedzą się przedstawiciele właściciela czyli PKP S.A. Ich wiedza na ten temat jest pełniejsza. Pan prezes Karnowski odniesie się do kwestii poruszonych przez przedstawicieli strony związkowej.

Kolejna sprawa, jaka została poruszona, to usamorządowienie PKP SKM w Trójmieście oraz fundusz własności pracowniczej w kontekście tego usamorządowienia. O te sprawy pytali panowie Aleksander Motyka i Józef Oleszak ze Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu. W związku z powyższym informuję, że zapis dotyczący przekazania 15% środków pochodzących ze zbycia udziałów PKP w poszczególnych spółkach nie dotyczy trójmiejskiej SKM. Dzieje się tak dlatego, że wspomniana spółka została utworzona jeszcze przez przedsiębiorstwo państwowe Polskie Koleje Państwowe i została zarejestrowana w rejestrze handlowym 29 grudnia 2000 r. Oznacza to, że w przypadku zbycia udziałów w SKM, PKP nie będzie dokonywała wpłaty na fundusz własności pracowniczej.

Jeśli chodzi o pytania dotyczące wieloletnich kontraktów na utrzymanie, które zadał pan Stanisław Stolorz, to chciałbym do tej kwestii ustosunkować się nieco szerzej. Poruszony problem dotyka ogólnej kwestii finansowania przez państwo kosztów remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej. Zwracam uwagę na fakt, że stopień finansowania przez państwo ciągle rośnie. Każdego roku przeznacza się na ten cel coraz większe środki. Dzieje się tak w oparciu o postanowienia umów, które zostały zawarte przez ministerstwo transportu z Polskimi Liniami Kolejowymi. Natomiast ciągle trwają prace nad tzw. kontraktem utrzymaniowym.

Pan Leszek Miętek pytał o opłaty korporacyjne w Grupie PKP. Ponieważ jest to sprawa związana z relacjami wewnątrz Grupy, to odpowiedź na to pytanie pozostawię panu prezesowi PKP. Pan Stanisław Stolorz pytał o opłatę dworcową. Pytanie adresował bezpośrednio do pana prezesa Karnowskiego. Jestem przekonany, że pan prezes udzieli za chwilę oczekiwanej odpowiedzi. Podobnie w kwestii wyboru przez PLK współpracujących z nią firm. Padły pytania dotyczące firmy McKinsey. Myślę, że panowie prezesi ustosunkują się do zagadnień poruszonych w pytaniach. Podobnie pozwolę sobie przekazać do panów prezesów odpowiedź na pytanie dotyczące ulg przejazdowych.

Szanowni państwo, mam nadzieję, że przedstawione informacje odpowiadają na pytania członków Komisji Infrastruktury i przedstawicieli czynnika społecznego. Jesteśmy otwarci na dalszą dyskusję i odpowiedzi na kolejne pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo panu ministrowi. Płynnie przechodzimy do dalszej części obrad. Proszę o zabranie głosu pana prezesa Karnowskiego. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP S.A. Jakub Karnowski:

Panie przewodniczący, rozumiem, że zgodnie z zapowiedzią, jaka padła na początku posiedzenia Komisji, mamy do omówienia jeszcze dwa punkty. Pierwszy z nich dotyczy

inwestycji. Tę problematykę przedstawi pan prezes Paszkiewicz. Punkt drugi odnosi się do strategii grupy kapitałowej. Chciałbym zapytać, w jakiej kolejności życzą sobie państwo zapoznać się z wymienionymi zagadnieniami?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przy przedstawianiu prelegentów wyraźnie zaznaczyłem, że pan Jakub Karnowski jest prezesem grupy PKP S.A. i on podejmuje decyzje w sprawie prezentacji informacji na temat PKP. Jeśli stwierdzi pan, że najpierw powinna być przedstawiona problematyka inwestycyjna, to posłowie wysłuchają w pierwszej kolejności pana prezesa Paszkiewicza. Decyzja należy do panów prezesów. Rozumiem, że jako pierwszy będzie mówił pan prezes Paszkiewicz. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Remigiusz Paszkiewicz:

Szanowni państwo…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo przepraszam, panie prezesie, ale sala, w której się znajdujemy ma specyficzną akustykę. Bardzo proszę o przysunięcie mikrofonu i wówczas wszyscy będziemy pana słyszeli. Proszę podążać za przykładem pana ministra Massela.

Prezes zarządu PKP PLK S.A. Remigiusz Paszkiewicz:

Dziękuję za wskazówki, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, panie posłanki, panowie posłowie, panie ministrze! Zacznę od podziękowań pod adresem pana ministra, który odpowiadając na pytania zadane na wcześniejszym posiedzeniu Komisji, dokonał wprowadzenia do zagadnienia inwestycji kolejowych. Mam nadzieję, że odpowiedzi pana ministra dały państwu ogólny pogląd na tę kwestię. Za moment postaram się uszczegółowić tę problematykę i przedstawić państwu miejsce, w jakim się znajdujemy, jeśli chodzi o realizację inwestycji w sferze szeroko pojętej infrastruktury kolejowej w Polsce.

Na początku pozwolę sobie na przypomnienie tła, na jakim należy postrzegać projekty i programy inwestycyjne, które są realizowane na polskiej kolei. W bieżących komentarzach i opiniach na temat stanu realizacji projektów inwestycyjnych na kolei często zapomina się o historii. Moim zdaniem, obejmuje ona okres 10-11 lat pomiędzy pierwszą połową lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku a rokiem 2003 lub 2004, kiedy nakłady na infrastrukturę kolejową były dramatycznie niskie, i to w liczbach bezwzględnych. Przywołane tło należy mieć na uwadze. Jest ono wręcz symboliczne, bo dopiero od tego miejsca, od tego stanu infrastruktury, po dziesięciu latach bardzo niskich nakładów finansowych, dopiero odbijamy się, rozpoczynamy nową jakość, która zaczęła się w chwili wejścia Polski do Unii Europejskiej czyli w roku 2004. Chcę przypomnieć, że w latach 2001-2002 nakłady na infrastrukturę kolejową wynosiły nieco ponad 400 mln zł a w porównywalnym programie drogowym wydawaliśmy ponad 3,7 mld zł na budowę dróg. Mówię o tym, żebyście państwo mieli punkt odniesienia do dzisiejszej rzeczywistości, jeśli chodzi o to, co się działo w przeszłości w infrastrukturze kolejowej i infrastrukturze drogowej. Te sprawy były ostatnio przypominane zarówno na kongresie drogowym, jak i na kongresie kolejowym.

Zajmijmy się teraz tym, co się stało w okresie 10 lat, kiedy nakłady na infrastrukturę kolejową były niskie. Taka sytuacja prowadziła do stopniowej degradacji infrastruktury kolejowej. Można w tym kontekście wspomnieć o przywoływanym niedawno wskaźniku, który był związany z ograniczeniami prędkości na liniach kolejowych, co było następstwem postępującej degradacji infrastruktury. Pomimo, że poczynając od roku 2004 w linie kolejowe inwestujemy coraz więcej, to dopiero w ubiegłym roku, tj. w 2011 liczba odcinków z ograniczoną prędkością była mniejsza niż tych, na których prędkość została podniesiona. Umożliwiły to inwestycje i zrealizowane projekty utrzymaniowe na liniach kolejowych. Doprowadzenie do stanu, w którym liczba ograniczeń prędkości będzie maleć w porównaniu rok do roku a przepustowość linii będzie większa zajęło nam ponad 6 lat realizacji podwyższonych nakładów inwestycyjnych.

Trzeba także pamiętać o tym, że 10 lat degradacji i ograniczanych nakładów miało ogromny wpływ na kształt rynku firm wykonawczych w zakresie prac torowych. Te lata

odbiły się na wykonawcach projektów realizowanych w sferze infrastruktury kolejowej oraz na firmach projektowych i posiadanym przez nie potencjale. Będę jeszcze o tym mówił w dalszej części wystąpienia.

Szanowni państwo, jest rzeczą powszechnie znaną, że jeśli na rynku nie pojawia się pieniądz i brak jest finansowania przez wiele lat to rynek zaczyna się kurczyć. Tak było w sferze infrastruktury kolejowej. Pewne kompetencje w zakresie projektowania przeszły wraz z ludźmi do sfery związanej z inwestycjami drogowymi a częściowo wręcz całkowicie zniknęły. Spowodowało to sytuację, że gdy weszliśmy w pierwszą, większą fazę inwestycji na liniach kolejowych to potencjał rynku wykonawców i potencjał rynku projektowego był zdecydowanie niższy niż 10 lat wcześniej. Problemy z tym związane odczuwamy do dziś. Za chwilę powiem także o tym, jakie odbicie ma ta sytuacja dziś w zakresie realizacji projektów, o których będziemy mówić na bieżąco czyli o projektach z obecnej perspektywy finansowej.

Pierwszy duży projekt, jeśli chodzi o zakres inwestycji w infrastrukturę kolejową wiąże się z naszym wejściem do Unii Europejskiej. W pierwszym budżecie Unii, w jakim uczestniczyliśmy, czyli w okresie perspektywy 2004-2006 otrzymaliśmy zapewnienie finansowania dla projektów kolejowych na kwotę niespełna 7 mld zł. W porównaniu z dzisiejszymi możliwościami finansowania były to pieniądze bardzo skromne, ale już wtedy pokazały się pierwsze symptomy słabości rynku wykonawców i rynku projektowego. Warto również powiedzieć, że dopiero w roku bieżącym kończymy rozliczenie środków z pierwszej perspektywy finansowej, a więc *de facto* sześć lat po jej zakończeniu. Ta sytuacja to nie tylko efekt problemów, jakie dotknęły wykonawców podczas bezpośredniej realizacji inwestycji, ale wynika także z systemu rozliczeń środków europejskich.

Chciałbym teraz przejść do bieżącej perspektywy finansowej, która stanowi główny przedmiot dzisiejszego spotkania, jeśli chodzi o zakres inwestycji kolejowych. Najważniejszy moment w tym kontekście, to rozpoczęcie tej perspektywy. Żeby rozwiać niejasności i usunąć wątpliwości przypomnę, że perspektywa ta jest przypisana latom 2007-2013, ale możliwości realizacji projektów inwestycyjnych i prac bezpośrednich w kolejowej infrastrukturze istnieją aż do 31 grudnia 2015 r. a możliwość rozliczenia tych środków przechodzi nawet na rok 2016. Z doświadczeń związanych z rozliczeniem środków europejskich z pierwszego okresu czyli lat 2004-2006, który cały czas trwa i kończy się dopiero w roku bieżącym, możemy wnosić, że przy dotrzymaniu pewnych warunków wzajemnego kompromisu rozliczeń będzie można dokonywać w dłuższym okresie niż podany wyżej. Mimo to, dla nas horyzontem realizacyjnym dla inwestycji pozostaje rok 2015. Za chwilę przedstawię środki zaradcze, jakie chcemy zastosować lub już zastosowaliśmy w ramach naszej determinacji w realizacji planowanych projektów. Część z tych rzeczy miała miejsce w okresie ostatnich kilku miesięcy.

W roku 2007 pojawiły się pieniądze z bieżącej perspektywy, natomiast przygotowanych projektów w sensie dokumentacyjnym, koncepcyjnym, czy też na poziomie studium było ciągle niezbyt wiele. Lista projektów do realizacji w tej perspektywie zmieniała się i wielokrotnie ewoluowała. Stanowi to zresztą jeden z zarzutów ze strony Komisji Europejskiej, według której nie wykazaliśmy się kontynuacją i wystarczającą konsekwencją w realizacji założonych projektów. Pierwsza lista, jaka została opracowana, nie obejmowała już projektów, dla których prace przygotowawcze były prowadzone w latach 2004-2006. Spowodowało to, że nastąpiło coś w rodzaju delikatnego rozjazdu pomiędzy celami tej perspektywy, w ramach której Unia chciała przeznaczyć określone środki na polską kolej a założeniami, które leżały u podstaw pierwszej listy projektów, która, jak powiedziałem, nadal ewoluowała. Za chwilę powiem państwu, jak ona zmieniła się w ostatnim okresie w ramach wykorzystania wolnych środków z tej alokacji.

W związku z powyższym, Polskie Linie Kolejowe, jako główny beneficjent i prowadzący te inwestycje, stanęły w obliczu pozyskania dużych środków finansowych, które pozwalałyby na możliwość realizacji szerokiego frontu inwestycyjnego. Jednocześnie pod względem instytucjonalnym firma nie była wówczas w pełni przygotowana do realizacji tak skomplikowanych i tak dużych projektów inwestycyjnych. Na to wszystko nałożył się dodatkowo kłopot, o którym już wspominałem a mianowicie – słaby rynek wykonawców i biur projektowych. Dodatkowo, w pewnym momencie projekty zaawansowane

najbardziej pod względem technologicznym zostały przekazane do realizacji z zerowym stanem zaawansowania do PLK w tej perspektywie finansowej a dokładnie w roku 2010. Konkretnie chodzi o systemy prowadzenia ruchu kolejowego RTMS, ETCS i nakładki GSM, czyli technologię pozwalającą, mówiąc w cudzysłowie, „kontaktować się" lokomotywie bezkablowo z infrastrukturą kolejową, co podnosi poziom bezpieczeństwa w znacznym stopniu, ponieważ wyłącza błąd czynnika ludzkiego. Beneficjentem czy raczej firmą odpowiedzialną za ich wprowadzenie był inny podmiot. Mamy więc tu przykład projektów ważnych, koniecznych do zrealizowania w związku z zobowiązaniami naszego kraju wobec Unii Europejskiej czy też Komisji Europejskiej, natomiast stanęliśmy w obliczu zerowego przygotowania w czwartym już roku bieżącej perspektywy finansowej.

Wracając do różnych faktów, jakie zdarzyły się po 2007 r. a które miały ogromny wpływ na tempo i stopień realizacji projektów inwestycyjnych na polskiej infrastrukturze kolejowej, należy wymienić przede wszystkim brak podstawowych dokumentów, dokumentów bazowych, który wystąpił na początku tej perspektywy finansowej. Odniosę się jedynie do faktu, że dopiero w 2008 r., półtora roku po rozpoczęciu bieżącej perspektywy, ukazała się tzw. niebieska księga dla projektów kolejowych. Jest to dokument niezbędny do sporządzenia analizy kosztów i korzyści według odpowiedniego schematu tak, żeby projekty mogły podlegać dofinansowaniu ze strony Komisji Europejskiej. Wina za ten stan rzeczy leżała częściowo po stronie organów unijnych, ale brakowało równocześnie równoległego dokumentu, który pokazywałby analizę kosztów i korzyści dla różnych studiów wykonalności koniecznych na początku procesu inwestycyjnego, w fazie dokumentacyjnej. Od początku tej perspektywy nie było również założeń polityki taryfowej, która jest niezbędnym elementem analizy finansowej dla projektów finansowych.

Ze względu na powyższe, od początku perspektywy nie było możliwe sporządzenie prawidłowego opisu przedmiotu zamówienia, ponieważ nie znaliśmy pewnych bazowych, wzorcowych dokumentów. Nie było również możliwe złożenie wniosków o dofinansowanie z funduszy europejskich. Wspominał o tym pośrednio pan minister, kiedy mówił o objęciu 48% alokacji umowami o dofinansowanie. Ponieważ budżet państwa jest przygotowywany w cyklu rocznym, pojawiły się problemy z uzyskaniem ze strony budżetu zapewnienia środków finansowych na realizację i finansowanie krajowej części zadań dla kolei ujętych w tej perspektywie finansowej.

Powiem jeszcze o pewnych czynnikach zewnętrznych, zanim przejdę do omówienia czynników wewnętrznych, które spowodowały, że znajdujemy się obecnie w takim a nie innym miejscu, jeśli chodzi o realizację tego skomplikowanego pakietu projektów. Te czynniki wywarły też dodatkowy, znaczący wpływ. W fazie dokumentacyjnej, przygotowawczej dla projektów kolejowych borykaliśmy się i borykamy się nadal z problemami. Nie wszystkie problemy są spowodowane czynnikami zewnętrznymi. Należy pamiętać, że znaczną rolę odgrywa dopilnowanie projektów, odpowiednie ich prowadzenie i wczesna sygnalizacja ewentualnych ryzyk, które się z nimi wiążą. Pozwala to na skuteczną reakcję na stosunkowo wczesnym etapie realizacji.

Ogromny wpływ na całą sytuację wywarły zmiany prawa, d*e facto* opóźniały one realizację fazy dokumentacyjnej. Warto w tym momencie przypomnieć choćby kwestie środowiskowe, które wywierają ogromny wpływ na fazę dokumentacyjną. Mieliśmy kilka zmian prawa w tym zakresie. W 2008 r. weszła w życie ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Z kolei dopiero w 2010 r. weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów zmieniające wcześniejsze rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Dopiero w październiku 2012 r., a więc w zeszłym miesiącu, weszło w życie rozporządzenie nazywane w skrócie „ekranowym", które zmieniło zakres dopuszczalnych poziomów hałasu. Wymienione zmiany powodowały przede wszystkim taką sytuację, że podjęte decyzje oraz dokumentacja tworzona na wczesnym poziomie realizacji tych projektów, na początku perspektywy finansowej, musiały zostać zmienione. Zmieniało się prawo, co spowodowało, iż organy odpowiedzialne za nadzór nad ochroną środowiska zaczęły wymagać nowych raportów na temat oddziaływania na środowisko, nowych dokumentów, nowych badań i nowych analiz. Obecnie stare decyzje, wydane wcześniej, nadal są traktowane jako

niespełniające wymogów przewidzianych dla decyzji środowiskowych. Żeby zilustrować, o co chodzi, posłużę się przykładem przywołanym już dziś przez pana ministra a mianowicie fragmentem linii E59, ale tym razem na odcinku od Wrocławia do granicy województwa dolnośląskiego. Pierwsza decyzja została wydana 20 października 2006 r. przez wojewodę dolnośląskiego na bazie obowiązujących wówczas przepisów. Później, po wprowadzeniu zmian w prawie złożyliśmy wniosek o zmianę decyzji. Miało to miejsce 12 sierpnia 2008 r. Decyzja zmieniająca została wydana 16 lutego 2010 r., a więc po upływie 18 miesięcy, półtora roku od złożenia nowego wniosku. Podane przykłady ilustrują wpływ czynników zewnętrznych na proces inwestycyjny w sferze infrastruktury kolejowej. Warto w tym kontekście wspomnieć także o prawie o zamówieniach publicznych. Zgodnie z nim jesteśmy zobowiązani, i bardzo dobrze że tak jest, do stosowania przejrzystości proceduralnej. Jest to również nieodłączny wymóg dofinansowania europejskiego. W tym momencie powiem jeszcze, że dyskutujemy z wykonawcami na temat kryterium najniższej ceny, które ostatecznie musimy stosować, ale wprowadziliśmy od pewnego czasu kilka innych wymogów do opisu przedmiotu zamówienia w celu skutecznej weryfikacji wykonawców. Zamierzamy dokonać w tej materii kolejnych zmian.

Odnosząc się do samego procesu, który obowiązuje w trakcie realizacji projektów inwestycyjnych na mocy regulacji prawa o zamówieniach publicznych, to chcę jeszcze dodać, że w przypadku dużych inwestycji proces wyboru wykonawców, czyli postępowanie przetargowe, trwa średnio od 6 do 9 miesięcy. Częściowo jest to wynik odwołań firm, które w przetargach odpadają. Ich odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej wydłużają trwanie procesu. Chcę jednak zauważyć, że KIO wykazuje się w tych sprawach dość dużą sprawnością i cała procedura nie trwa dłużej niż 2-3 tygodnie. W procesie zamówień publicznych jest jednak zaszytych kilka kontroli. Dotyczy to szczególnie dużych postępowań a projekty kolejowe należą właśnie do tej kategorii. Przypomnę, że zamówienia powyżej progu 20 mln euro dla robót i 10 mln euro dla zakupów podlegają dwukrotnej kontroli. Szczególnie dotyczy to projektów z dofinansowaniem europejskim. Najpierw mamy do czynienia z kontrolą CUPT, która jest dokonywana przed wszczęciem postępowania przetargowego i zgodnie z zasadami kontroli może trwać 21 dni. Po wyborze wykonawcy, który wygrał przetarg, podlegamy przy dużych projektach kontroli *ex ante* ze strony prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. Na wyniki tej kontroli oczekujemy średnio od 14 do 30 dni. Dopiero wtedy następuje ostateczne uznanie wyników postępowania.

Sprawy, o których mówiłem przed chwilą, to przykłady problemów, z którymi się borykamy. One występowały i nadal występują w trakcie fazy dokumentacyjnej. Po jej zakończeniu w procesie inwestycyjnym rozpoczyna się realizacja fazy wykonawczej. Wspominałem już o słabości rynku wykonawców. W tym roku, na przykład, znajdujemy się w sytuacji, że kilka firm wykonawczych znalazło się w stanie upadłości. Powoduje to oczywiście dalsze opóźnienia w realizacji projektów inwestycyjnych. Za chwilę odniosę się jeszcze do tej kwestii w sposób szczegółowy.

Wcześniej chcę zwrócić państwa uwagę na fakt, że zmiany w przepisach środowiskowych dotyczą nie tylko spraw systemowych, ale także określają kolejne obszary Natura 2000. Ostatnio włączono kolejne obszary, m.in. jeden z nich obejmuje tzw. łąki w Jaworznie. Teren ten leży blisko inwestycji na linii E30 i spowoduje prawdopodobnie konieczność wystąpienia po raz kolejny przynajmniej o część dokumentacji środowiskowej. A to, jak wiemy, procesu inwestycyjnego raczej nie przyspiesza.

W fazie wykonawczej spotykamy się z następującym zjawiskiem. Wszystko jest w porządku z projektami z perspektywy 2004-2006 i tych z obecnej perspektywy, które znalazły się w fazie realizacji przed rokiem 2008 lub 2009. Toczą się one w przewidzianym tempie, w większości zgodnie z przewidywanym harmonogramem. Lata 2008 i 2009 to okres pierwszej fazy kryzysu. W tym okresie rynek budowlany skurczył się w sposób znaczący. Efektem tego było składanie przez firmy ofert dużo poniżej wartości kosztorysowej projektów. Ta różnica sięgała nawet do 60%. Dość często wynosiła pięćdziesiąt kilka procent. Mamy rozstrzygnięte przetargi, w których zaakceptowano ceny na poziomie 46-47% ceny kosztorysowej inwestorskiej czyli naszej wyceny tego, ile powinny kosztować poszczególne projekty. Powodowało to, że wykonawca tracił płynność finansową.

Takie były konsekwencje akceptowania zaniżonej wyceny. Firmy pracowały bez jakiejkolwiek marży a czasami – na głębokiej stracie. Taki był skutek dla firm, które składała niskie oferty i wygrywały przetargi na tej podstawie.

Proszę zwrócić uwagę, że w omawianej sytuacji brak jest winy po stronie inwestora, czyli Polskich Linii Kolejowych. W każdym przypadku zwracaliśmy się o wyjaśnienie kryteriów tzw. rażąco niskiej ceny i zawsze uzyskiwaliśmy jej potwierdzenie i pełną rekomendację zarówno ze strony tych firm, jak również ze strony prezesa Urzędu Zamówień Publicznych i innych właściwych organów. Dawały nam one zielone światło do przystąpienia do realizacji tych projektów. W związku z tym, kontrakty były zawierane na takim a nie innym poziomie wyceny. Jak słyszę teraz, jest to – szczególnie ze strony wykonawców, którzy znaleźli się w kłopotach – powód tych właśnie kłopotów. Powodują one znaczne opóźnienia w realizacji kontraktów.

W tej chwili odniosę się do kwestii problemów wewnętrznych. Powiedziałem już, że firma Polskie Linie Kolejowe powstała na bazie ustawy z 2000 r. Ustawa ta podzieliła Polskie Koleje Państwowe na szereg spółek. Zarządca infrastruktury został, na mocy jej postanowień, wydzielony. W tworzącej się niejako na nowo firmie brakowało przez kilka lat środków na finansowanie projektów inwestycyjnych. W związku z tym kompetencje związane z prowadzeniem projektów nie były rozwijane ani nie występowała konieczność ich posiadania. Następnie weszliśmy w okres pierwszej perspektywy finansowej a następnie w drugą perspektywę, już ze znacznym finansowaniem, która dostała się, mówiąc kolokwialnie, w ręce osób czy też instytucji, które nie były na to przygotowane. Nie istniał system, który pozwalałby na skuteczne prowadzenie projektów inwestycyjnych. Nie dokonywało się dzielenie kontraktów na etapy tak, aby na każdym z nich można było kontrolować wykonanie, stawiać wymagania, naliczać kary i skłaniać, tym samym, wykonawców do przyspieszenia procesu realizacji. Nie posiadaliśmy jasnego systemu raportowania. Szefowie projektów, którzy byli faktycznie rozrzuceni po całej Polsce posiadali pełną odpowiedzialność za prowadzenie kontraktów, zarówno w części techniczno-wykonawczej, jak i w części nadzoru nad pozostałymi zapisami kontraktu, takimi jak kary umowne, przygotowanie wstępnych rozliczeń, współpraca z inżynierem projektu itd. Nie dano im jednak właściwej mocy decyzyjnej, która umożliwiałaby podejmowanie szybkich decyzji i reagowanie na to, co dzieje się na konkretnej budowie. Uniemożliwiało to właściwa obsługę inwestycji już na etapie przygotowania dokumentacji technicznej, na którym pojawia się wiele uwag do pierwotnego kształtu projektu. Nie można było reagować od razu, na miejscu. Wszystko wymagało długiego łańcucha uzgodnień w centrali firmy. Często organizowano kilka biur, które zajmowały się różnymi częściami technicznymi tego samego kontraktu. Warto tutaj wspomnieć, że na etapie przygotowania projektów a później opracowania dokumentacji wykonawczej, także zdiagnozowaliśmy ogromne opóźnienia spowodowane koniecznością przeprowadzania długotrwałych uzgodnień. Było to działanie niezrozumiałe, ponieważ w dzisiejszych czasach takie działania w trakcie prowadzenia projektu inwestycyjnego trwają znacznie krócej.

Ze względu na brak podstawowych narzędzi informatycznych kulało raportowanie. Nie posiadaliśmy właściwej informacji na temat występujących ryzyk. Brak było, najkrócej mówiąc, informacji zarządczej a w konsekwencji – nie mogliśmy szybko zareagować na problemy, jakie pojawiły się przy okazji kilku projektów. Taka sytuacja sprawiała, że organizacja nie uczyła się na błędach w trakcie realizacji kolejnych projektów. Popełniane błędy powielano często przy okazji następnych inwestycji.

O scentralizowanym i bardzo długotrwałym procesie decyzyjnym podczas uzgodnień już mówiłem. Wspominałem także o problemach związanych ze zmiennością listy projektów. Na to wszystko nakładają się jeszcze tzw. zamknięcia torowe, które wykonywały Polskie Linie Kolejowe ze względu na fakt zdegradowanej infrastruktury, prowadzone inwestycje oraz wydatkowanie środków na tzw. nakłady utrzymaniowe na remonty torów kolejowych. Te zamknięcie – oprócz znacznych utrudnień w ruchu kolejowym, których są przyczyną – nie były do pewnego momentu w ogóle koordynowane. Brak było ścisłej współpracy pomiędzy eksploatacją, czyli osobami odpowiedzialnymi za prowadzenie ruchu i częścią inwestycyjną, czyli osobami, które planowały i decydowały o zamknięciach torowych dla celów przeprowadzenia niezbędnych robót. Nie zdecydo-

wano się także, żeby w toczących się dużych projektach, tych, które posiadają znaczne opóźnienia w stosunku do pierwotnych harmonogramów zastosować drastyczne rozwiązania w postaci zamknięcia całych odcinków torów po to, aby przeprowadzić ich modernizację lub wykonać naprawę. Prace wykonywano etapami, przechodząc z jednego toru na drugi, ale fragmenty objazdów nie były przygotowane właściwie. Nie było również czegoś, co jest powszechnie stosowane we wszystkich projektach inwestycyjnych a mianowicie – systemu zarządzania ryzykiem. W tej chwili wprowadzamy go w życie. Mam na myśli przypadki, w których jesteśmy w stanie przewidzieć i odpowiednio zareagować na problemy, jakie mogą się pojawić przy realizacji określonych projektów.

Obecnie posługujemy się systemem, który pozwala nam na wybór inżynierów projektów. Są to osoby nadzorujące firmy od strony technicznej już na etapie prowadzonych przetargów. Te osoby posiadają odpowiednią wiedzę i doświadczenie. Niestety, często pracują w kilku miejscach, co jest przyczyną komplikacji i opóźnień w przepływie dokumentów i informacji. To wszystko wpływa na proces podejmowania decyzji w sprawie określonych zmian, jakie muszą być wprowadzone w trakcie fazy wykonawczej lub też w okresie projektowania.

To, o czym mówiłem, stanowi skróconą siłą rzeczy diagnozę sytuacji na kolei przygotowaną dla potrzeb dzisiejszego posiedzenia. Stanowi ona jedynie zarysowanie tła. Trochę na temat sytuacji na kolei powiedział także pan minister. Rzeczywiście, od okresu kwietnia czy początków maja do września br. posiadamy prawie 12% certyfikowanych płatności. Rok 2011 zakończyliśmy z kolei na poziomie zaledwie 2% a dokładnie – 2,6%. Znaczny wpływ na taki stan rzeczy ma fakt, że przeszliśmy do fazy realizacyjnej, w której pojawiają się większe faktury i większe płatności a my posiadamy rzeczywistą możliwość ich realizacji w odniesieniu do poszczególnych projektów.

W roku 2012, o czym już wspominałem, spotkaliśmy się z upadłością kilku wykonawców. Był to skutek m.in.: kontraktów zawieranych z założenia ze stratą dla firm wykonawczych, kurczącego się rynku, problemów kredytowych banków a, co za tym idzie, utraty płynności finansowej przez firmy wykonawcze. Najbardziej znany i najbardziej spektakularny przypadek stanowi Przedsiębiorstwo Naprawy Infrastruktury czyli PNI. Inne przypadki to np. firma Mostostal Białystok, z którą musieliśmy rozwiązać umowę, gdyż wykonawca upadł i pojawiły się problemy na E65 czyli na sztandarowej inwestycji pomiędzy Warszawą i Gdańskiem. W tej chwili jesteśmy po etapie inwentaryzacji i rozpisujemy postępowania na nowego wykonawcę. Szczególnie chodzi nam o obiekty inżynieryjne, które dotychczas były objęte kontraktem z Mostostalem Białystok. Mamy firmę Budus, wspomnianą już dziś przy okazji wind na dworcu w Krakowie, ale przypomnę, że ta firma była, a nawet formalnie jeszcze jest, wykonawcą kilku obiektów inżynieryjnych, chociażby takich jak duży wiadukt w Legionowie a także peronu na dworcu w Katowicach. Kłopot z tą firmą to był powód, który sprawił, iż w trakcie otwarcia pięknego dworca w Katowicach jego IV peron pozostawał ciągle niedokończony. Wina za ten stan rzeczy leży w całości po stronie wykonawcy. Można by wymienić jeszcze kilka pomniejszych firm, które z reguły nie były głównymi wykonawcami, ale także mają problemy i rzutuje to na realizację inwestycji. Dwie z tych mniejszych firm także znajdują się w stanie upadłości.

Mówiąc o determinacji i o tym, co chcielibyśmy zrealizować do końca bieżącej perspektywy a zakładam, że zrealizujemy całość przewidzianego programu inwestycyjnego, powiem jeszcze o ostatnich zmianach dokonanych na liście projektów inwestycyjnych. Zresztą wcześniej obiecałem, że odniosę się do tej sprawy. Od wiosny tego roku dział *task force*, czyli zespół ludzi, w skład którego wchodzą przedstawiciele Komisji Europejskiej, Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Polskich Linii Kolejowych oraz takich instytucji jak Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Zespół ten opracował listę dodatkowych projektów, która została włączona do wieloletniego planu inwestycji kolejowych, jaki znajduje się w tej chwili w fazie uzgodnień. Mówiąc o tej liście mam na myśli, przede wszystkim, osiem programów rewitalizacyjnych czyli nie głębokich modernizacji, ale projektów trochę mniejszych, mimo iż leżą one na długich odcinkach linii kolejowych. Przywracają początkowe parametry technologiczne a więc prędkości i możliwość nacisku w takiej formie,

w jakiej były one wstępnie planowane i dla tych linii zrealizowane. Projekty rewitalizacyjne znacznie poprawiają przepustowość i średnią prędkość na sieci. Są to projekty, przy których jesteśmy w stanie ominąć część mitręgi administracyjnej, ponieważ te projekty w większości realizuje się na tzw. zgłoszenie, bez potrzeby uzyskiwania pełnej dokumentacji aż do pozwolenia budowlanego. Z założenia i z harmonogramów realizacyjnych wyraźnie wynika, że są to projekty krótsze, jeśli chodzi o fazę wykonawczą w porównaniu do wielkich projektów modernizacyjnych. Ich wartość często jednak przekracza 300 mln zł a więc powinny one dobrze prognozować jeśli chodzi o możliwość wykorzystania alokacji z bieżącej perspektywy finansowej.

Posiadamy również projekty ważne społecznie. Z punktu widzenia bezpieczeństwa na liniach kolejowych znaczenie tych projektów jest bardzo duże. Do projektu wieloletniego planu inwestycji kolejowych włączyliśmy w ostatnim czasie dwa projekty przejazdowe. Zarząd Polskich Linii Kolejowych na ostatnim posiedzeniu podjął decyzję, że pierwszy z tych projektów zostanie skierowany do przetargu.

Mówiąc o tym, co działo się w okresie ostatnich kilku miesięcy w obszarze projektów kolejowych, należy wspomnieć, że od maja do września br. uruchomiliśmy 170 postępowań przetargowych. W tej liczbie mieszczą się także projekty inwestycyjne oraz zakup urządzeń dla infrastruktury kolejowej, który był finansowany z budżetu państwa lub z funduszu kolejowego. Mimo to, liczba postępowań przetargowych jest imponująca. Do końca roku, mimo że jest już mniej niż dwa miesiące, mamy jeszcze w planie, rozpisane co do dat dodatkowe 63 ogłoszenia przetargowe.

Poprawiliśmy również system raportowania, przeglądu i monitorowania inwestycji. Bardzo aktywnie w ten proces włączyło się ministerstwo transportu. Pozytywne sygnały w tej sprawie płynął także z Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Szczególnie koncentrujemy się na certyfikowanych płatnościach i ich ponad czterokrotnym wzroście, w ciągu ostatnich kilku miesięcy, do poziomu 12% wykorzystania alokacji. O tej sprawie już wcześniej wspominałem.

W Polskich Liniach Kolejowych następuje również zmiana od strony czynnika ludzkiego. Staramy się pozyskać do pracy przy prowadzeniu projektów osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje i kompetencje. Przygotowujemy również, i niedługo będziemy je wprowadzać, nowoczesne systemy informatyczne, które mają za zadanie wsparcie procesu inwestycyjnego. Robimy to nie tylko w celu nadrobienia zaległości w obecnej perspektywie, ale także z myślą o nowej perspektywie, o latach 2014-2020. Zależy nam na stworzeniu listy lepiej przygotowanych projektów już w fazie dokumentacyjnej i prowadzonych analiz. Chodzi nam także o przygotowanie gruntu do sprawniejszej realizacji projektów i płynne wejście w możliwość wykorzystywania środków od roku 2014, tj. od razu, gdy pojawi się możliwość korzystania z finansowania w ramach nowej perspektywy.

Jednocześnie, jak już powiedziałem, do roku 2015, czyli jeszcze przez trzy pełne sezony budowlane, mamy czas na realizację projektów, które zostały już rozpoczęte. Przypomnę także, że na dodatkowe projekty czyli 8 projektów rewitalizacyjnych, zostały już również rozpisane przetargi i zbliżamy się do momentu pierwszych rozstrzygnięć. Zależy nam, żeby na realizację wykorzystać już rok 2013 i kolejne lata.

Zmieniliśmy, poprawiliśmy projekty umów i opisów przedmiotów zamówienia. Jest to działanie pod kątem wykorzystania środków z nowej perspektywy, ale umożliwi ono wprowadzenie preferencji także dla niektórych projektów, jakie zostaną ogłoszone jeszcze w tej perspektywie. Chcemy preferować nowocześniejsze technologie, które umożliwiają skrócenie harmonogramu prac w fazie realizacyjnej oraz pozwalają na uniknięcie długotrwałych zamknięć torowych, co stanowi bolączkę na sieci Polskich Linii Kolejowych. Mówiłem już o tym, ale powtórzę jedynie, że skutki zamknięć to ograniczenia w ruchu i mniejsze możliwości wykorzystania infrastruktury kolejowej w codziennej eksploatacji.

W ramach bieżącej perspektywy posiadamy do zrealizowania kilka projektów dokumentacyjnych. Mam nadzieję, że zostaną one sfinalizowane w 2014 r., co pozwoli na odpowiednio wczesne przygotowanie pierwszej fazy, dokumentacyjnej, dla projektów, jakie będą realizowane w nowej perspektywie finansowej.

Wspominałem już, że w ostatnim czasie wydarzyło się w PLK kilka pozytywnych rzeczy. Nadal będziemy wzmacniać zespół zajmujący się przygotowaniem i prowadze-

niem inwestycji. Doposażymy go zarówno w nowoczesne narzędzia, jak i wzbogacimy o osoby posiadające wymagane kompetencje. W tej chwili szukamy takich osób na rynku. Posiadamy grupę doświadczony współpracowników, musimy ich jedynie przekonać, aby swoje kompetencje wykorzystywali dla polskiej kolei. Nie jest to prosta sprawa. Kilka lat niedoinwestowania kolei i, co za tym idzie, pogorszenie wizerunku kolei, kolejarzy i pracowników kolei sprawia, że natykamy się na mentalną przeszkodę, która utrudnia pozyskiwanie wykwalifikowanej kadry.

Chciałbym teraz oddać głos panu Aleksandrowi Wołowcowi, który jest członkiem zarządu Polskich Linii Kolejowych odpowiedzialnym za prowadzenie inwestycji. Mam nadzieję, że odpowie on na kilka szczegółowych pytań zadanych na poprzednim posiedzeniu Komisji, które dotyczyły konkretnych projektów wchodzących w skład bieżącej perspektywy finansowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę, panie prezesie. Jest pan przy głosie.

Członek zarządu PKP PLK S.A. Aleksander Wołowiec:

Dziękuję, panie przewodniczący. Moja rola ograniczy się do uzupełniania, w kilku zdaniach, bardzo precyzyjnej wypowiedzi pana ministra Massela, który odniósł się do pytań zadanych na poprzednim posiedzeniu Komisji. Także pan prezes Paszkiewicz nakreślił obraz sytuacji i jej kontekst inwestycyjny, dlatego odniosę się jedynie do dwóch kwestii.

Pierwsza rzecz, o której chcę powiedzieć, jest związana z pytaniem na temat projektu połączenia kolejowego Katowic z Pyrzowicami, z międzynarodowym portem lotniczym. Odniosę się do tego zagadnienia w miarę szczegółowo, po to, żebyście państwo zobaczyli, jaki jest obecnie *modus operandi* w PLK, jak myślimy i jak działamy.

Przywołany projekt był trudny. W pewnym momencie prace wytraciły impet, ponieważ obie strony zgłosiły roszczenia. Z jednej strony nałożono kary za nieterminowe wykonanie, z drugiej strony pojawiły się roszczenia o dodatkowe prace. Był to moment, który spowodował impas. W tej sytuacji zdecydowaliśmy się wdrożyć postępowanie koncyliacyjne w postaci audytu prawnego. Wysłaliśmy mediatora, żeby określił obszar porozumienia i aktualnie zaufanie na tym kontrakcie zostało przywrócone a my jesteśmy na etapie precyzyjnego uszczegółowiania rozwiązań. Wykonawca wrócił do realizacji swoich obowiązków. Ten projekt stanowi przykład na to, że jeżeli w ramach konkretnych inwestycji pojawiają się jakieś problemy, to przy pomocy określonych metod można znaleźć sposób na ich rozwiązanie.

Zupełnie inaczej wyglądają sprawy dotyczące kontraktów, przy realizacji których doszło do poważnych perturbacji. W tym momencie odnoszę się do pytań związanych z upadłościami, które miały miejsce. W naszym portfelu inwestycyjnym odnotowaliśmy trzy takie przypadki: TSS Grade, firma Budus i Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury. Najpoważniejsza sytuacja związana z tymi upadłościami występuje przy realizacji kontraktów, w których wiodącym podmiotem jest PNI. Jest to kontrakt na E59 na odcinku Wrocław Grabiszyn – Skokowa i Żmigród – granice województwa dolnośląskiego, linia kolejowa E30 odcinek Krzyżowice – Kraków Główny i lina kolejowa Warszawa – Łódź, odcinek Skierniewice – Warszawa. Pierwsze symptomy niewydolności tej firmy jako lidera konsorcjum pojawiły się w okolicach połowy lipca br. Do rozwiązania tego problemu przystąpiliśmy z ogromną determinacją. Mieliśmy świadomość, że stawką nie jest tylko jeden lub trzy kontrakty, ale patrząc całościowo na sieć widzieliśmy, że zagrożone są projekty a nawet cały Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. Dlatego nasza determinacja w prowadzonych negocjacjach była olbrzymia. Staraliśmy się ten problem rozwiązać, ale spotkaliśmy się z bardzo negatywnym podejściem ze strony partnera. Efekt był taki, że dopiero po trzech i pół miesiącu udało się doprowadzić do sytuacji, w której PNI zrzekło się wiodącej roli na tym kontrakcie, na linię E59 na Żmigrodzie. Ta sytuacja, to dopiero początek sanacji sytuacji na tym kontrakcie. Szczegóły, do dopracowania pomiędzy nowym liderem, który przejął odpowiedzialność za kontrakt a poprzednim liderem to początek procesu negocjacyjnego. Zdajemy sobie z tego sprawę, że czas biegnie i dlatego szczególną troską otoczyliśmy dwa pozostałe projekty. Pracu-

jemy tam nad uzyskaniem podobnych rozwiązań. Przede wszystkim mamy na względzie ochronę dobra publicznego, jakim są te projekty oraz ochronę interesu i dobra pasażera.

Padło także pytanie dotyczące projektu modernizacji linii E75. Żeby uszczegółowić wcześniejszą odpowiedź pana ministra dodam, że na obecnym etapie został wybrany wykonawca, konsorcjum firm Torpol, Intercor i Polimex-Mostostal. Aktualnie oczekujemy na zapewnienie finansowania. Po jego uzyskaniu podpiszemy umowę i zaczniemy natychmiast realizację zadania.

To wszystko, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, w gronie prezydiów Komisji zdecydowaliśmy, iż zaproponujemy następujący tok prowadzenia dzisiejszych obrad. Omawiana tematyka jest bardzo szeroka. W tej chwili dużo mówiliśmy o problemach, jakie posiada PKP PLK i o tym, jakie sposoby radzenia sobie z nimi proponuje zarząd spółki. Jako prezydia, nie chcemy również ograniczać czasu wystąpienia pana prezesa Karnowskiego, ale myślę, że i państwo zgodzicie się z tym, iż na temat strategii i o procesie inwestycyjnym w ramach Grupy PKP możemy spokojnie dyskutować na kolejnych posiedzeniach Komisji.

W związku z powyższym informuję, że absolutnie naszym zamiarem nie jest limitowanie czasu wystąpienia pana prezesa. Z dużym zainteresowaniem wysłuchamy szczegółowej prezentacji na temat strategii Grupy PKP. Zanim wypowie się pan prezes, to jeszcze pan przewodniczący Piechociński. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Mała uwaga, uzupełnienie do wypowiedzi pana przewodniczącego. Nasze stanowisko jest całkowicie odmienne od zapowiedzi na blogu byłego prezesa PKP S.A., który zapowiadał, że właśnie w ten sposób będzie przebiegało dzisiejsze posiedzenie. Twierdził on, że panowie nas zagadacie. Jak na razie robicie to skutecznie, ale oczekiwania po ostatnim nerwowym posiedzeniu Komisji były inne. Ominęliście panowie kilka pytań, które dotyczyły postępowań byłych zarządów. Jeszcze raz apeluję o to, abyście wzięli pod uwagę, że znaczna część członków Komisji Infrastruktury już po wielokroć słyszała wystąpienia kolejnych prezesów PKP S.A., wielokrotnie słyszała wypowiedzi prezesów PKP PLK, którzy opisywali rzeczywistość i wyciągali z tego wnioski. Chciałbym, aby praca, wartość dodana znalazła się po waszej stronie w chwili, gdy występujecie przed Komisją.

Kolejny raz, chyba siódmy, jeśli się nie mylę, usłyszeliśmy z ust kierownictwa PLK audyt na temat stanu procesów inwestycyjnych i otoczenia procesu inwestycyjnego. Rzeczywiście, jak na 45 minut, był on bardzo racjonalnie, profesjonalnie i w skrótowy sposób przedstawiony. Dlatego ze strony parlamentarzystów, którzy pracują w Sejmie dłużej niż jedną kadencję, były objawy zniecierpliwienia. Zamiast w skupieniu słuchać panów wystąpień, konsultowali się oni z prezydium Komisji w sprawie przyjęcia przedstawionego trybu postępowania. Zapowiadamy, że kolejne posiedzenia Komisji w tej kwestii nastąpią szybko, w krótkim czasie. Bądźcie więc państwo przygotowani, że wrócimy do pytań źródłowych, zasadniczych. Naprawdę. Nie damy się zagadać przy pomocy pojedynczych wystąpień. Oczekiwaliśmy, że dziś zarówno ze strony PKP S.A., jak i PLK S.A. padną bardzo daleko idące, szczere odpowiedzi na pytania, które postawiliśmy z całą ostrością. Oczekiwaliśmy również, że przedstawicie państwo pomysły na funkcjonowanie waszej firmy po upływie kilku miesięcy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę, panie prezesie. Czas na pana prezentację.

Prezes zarządu PKP S.A. Jakub Karnowski:

Szanowni panowie przewodniczący, szanowni państwo! Bardzo dziękuję za możliwość przedstawienie strategii Grupy Kapitałowej PKP S.A. na najbliższe trzy lata. Mam nadzieję, że moja prezentacja będzie takim spojrzeniem na Grupę PKP, której państwo dotychczas nie znaliście. Mam nadzieję, że będzie to stanowiło w jakimś sensie odpowiedź na prośbę pana przewodniczącego.

Jak zapewne państwo wiecie, od pół roku zarząd PKP S.A. pracuje w nowym składzie. W Grupie PKP pojawiły się nowe osoby. W ubiegłym miesiącu, w październiku, Rada

Nadzorcza PKP S.A. przyjęła kilka strategicznych dokumentów dotyczących Grupy. Wśród nich znajduje się strategia Grupy Kapitałowej PKP na lata 2012-2015, której skrót chcę państwu przedstawić. Mimo, że mówię skrót, to mam do zaprezentowania ok. 100 slajdów. Bardziej właściwym określeniem byłoby powiedzenie, że zaprezentuję państwu wyciąg ze strategii. Jesteśmy dobrze przygotowani do prezentacji, mam jednak obawy, że może ona zająć trochę czasu, co sprawi, iż wyczerpie się czas przeznaczony na obecne posiedzenie Komisji. Oczywiście, jesteśmy gotowi do prowadzenia dyskusji na temat PKP także w innych, ustalonych terminach, o ile wystąpi taka potrzeba.

Spoglądając na dokument z lotu ptaka można stwierdzić, że strategia Grupy PKP dotyczy czterech spraw. Po pierwsze, są to sprawy systemowe i zmiany regulacyjne. Po drugie, jest to spojrzenie na klientów. Szczególnie mam w tym kontekście na myśli klientów spółki PKP Intercity. Po trzecie, są to finanse, a po czwarte – zarządzanie Grupą PKP. Te obszary posiadają części wspólne. Zaznaczę to podczas prezentacji. Chcieliśmy jednak uwypuklić priorytety, które naszym zdaniem są najważniejszymi rzeczami, którymi chcielibyśmy się zająć i które obrazują nasze spojrzenie na kolej.

Chcę także zaznaczyć, że nasze spojrzenie ma charakter menadżerski. Mówię o tym na początku wystąpienia w sposób bardzo wyraźny. Swoją rolę w spółce widzę właśnie jako menadżera. Ja i moi współpracownicy jesteśmy menadżerami a nie politykami ani legislatorami. Pewne sprawy, które dotyczą sfery legislacyjnej, są jednak bardzo ważne, ponieważ w zasadniczy sposób wpływają na warunki funkcjonowania naszej spółki pomimo, że od nas bezpośrednio nie zależą. Z tej przyczyny zostały one ujęte w strategii.

Pierwszy obszar, którym chciałbym się zająć, to sprawy systemowe i regulacyjne. Zalicza się do niego pięć podrozdziałów, pięć filarów, na jakich ten obszar się opiera. Omówię je po kolei. Najważniejszą sprawą są stawki dostępu do infrastruktury. Naszym zdaniem, każda logiczna dyskusja na temat polskiej kolei rozpoczyna się od kwestii stawek dostępu do infrastruktury. Podmiotem, który odpowiada za infrastrukturę na terenie naszego kraju są Polskie Linie Kolejowe. Struktura własnościowa w tej spółce w chwili obecnej kształtuje się w taki sposób, że mniej więcej w połowie jest ona własnością Skarbu Państwa, a w drugiej połowie należy do PKP S.A. Podstawowe zadania realizowane przez spółkę są wymienione na slajdzie. Nie będę ich teraz odczytywał. Około 2/3 przychodów uzyskiwanych przez Polskie Linie Kolejowe pochodzi z wpływów z tytułu udostępniania linii kolejowych. Jeśli przyjrzymy się bliżej tym przychodom, to się okaże, że ok. 61% z wymienionych 2/3 stanowią przychody generowane przez spółki z Grupy PKP, z czego mniej więcej połowa przez CARGO. Oznacza to tyle, że im wyższe są stawki dostępu do infrastruktury, tym gorsze są warunki funkcjonowania naszych przewoźników. Z powodów, o których państwo wiecie zapewne lepiej niż ja, wynika, że PKP PLK, PKP CARGO, PKP Intercity i LHS funkcjonują w jednej grupie kapitałowej.

Jednym z głównych obszarów aktywności zarządu PKP S.A. będą działania mające na celu ustabilizowanie stawek dostępu do infrastruktury. To wszystko dzieje się w sytuacji, w której pomimo iż PKP PLK pozostaje w grupie kapitałowej, na mocy regulacji Unii Europejskiej nadzór właścicielski PKP nad PLK jest ograniczony.

Ważnym dla nas punktem wyjścia do dyskusji jest również to, że jeśli chcemy sensownie myśleć o prywatyzacji spółek przewozowych, przede wszystkim CARGO, to musimy ukształtować długookresowe warunki działania biznesu w tym zakresie w taki sposób, aby stawki dostępu były przewidywalne. Nikt odpowiedzialny nie kupi spółki bez gwarancji, że te stawki nie będą rosły bardzo szybko.

Poziom stawek dostępowych do infrastruktury transportu towarowego w Polsce należy do najwyższych w Europie. Na wykresie, być może tego z daleka nie widać, Polska znajduje się na czwartej pozycji licząc od prawej strony. Wyższe stawki dostępu do infrastruktury, jeśli chodzi o przewozy towarowe, posiadają jedynie kraje tzw. Pribałtyki oraz Słowacja.

Jeżeli chodzi o stawki dostępu do infrastruktury w przypadku przewozów pasażerskich, to znajdujemy się mniej więcej w połowie europejskiej stawki. Wysokość opłat jest istotnie niższa niż jeśli weźmiemy pod uwagę przewozy towarowe.

W jaki sposób kształtują się stawki dostępu do infrastruktury? PKP PLK bierze wszystkie swoje koszty, mówiąc kolokwialnie, i dzieli je pomiędzy przewoźników według

pewnego ustalonego wzorca. Wysoki poziom stawek dostępowych przekłada się bezpośrednio na konkurencyjność transportu kolejowego w porównaniu z innymi gałęziami transportu. Spójrzmy na posiadane dane. Tych państwa, którzy nie widzą cyfr z dalszej odległości, informuję, że na slajdzie od lewej strony mamy rok 2001, a po stronie prawej rok 2010. Transport samochodowy w 2001 r. stanowił ok. 50% transportu ogółem, zaś transport kolejowy ok. 1/3. Po upływie 10 lat transport samochodowy to 75% transportu ogółem, mówimy o przewozach towarowych a transport kolejowy to mniej więcej połowa tego, co było przed 10 laty, tzn. 16,5%. Oznacza to, że w okresie ostatniego dziesięciolecia konkurencyjność transportu kolejowego zmalała w sposób istotny. Dzieje się tak m.in. z powodu kształtowania się poziomu stawek dostępu do infrastruktury, których określanie leży w gestii PKP PLK. Uważamy, że pomimo iż nie zależy to bezpośrednio od nas, to musimy podjąć działania zmierzające do optymalizacji formy działalności PLK w taki sposób, aby wpłynąć na poziom stawek dostępowych przy jednoczesnym podniesieniu poziomu bezpieczeństwa na zarządzanej infrastrukturze. Taki musi być nasz cel, chociaż jego realizacja nie zależy w całości od nas.

Zarząd PKP dołoży starań, aby redukcja kosztów przyniosła efekty już w 2013 r. W tym zakresie prowadzimy stosowne działania, była już o nich mowa. Korzystamy ze wsparcia jednej firmy zewnętrznej. Ma ona za zadanie opracowanie programy restrukturyzacji Polskich Linii Kolejowych, przy czym mówiąc restrukturyzacja, mamy na myśli zarówno optymalizację linii, jak i restrukturyzację wewnętrzną, o której będę mówił za chwilę. Bez tych działań, naszym zdaniem, nie da się w dłuższym horyzoncie czasowym zmienić istotnie kształtu tych słupków, które państwo widzieliście a które powodują, że konkurencyjność transportu kolejowego istotnie maleje w porównaniu z konkurencyjnością transportu samochodowego.

Na kolejnym slajdzie staraliśmy się pokazać, na czym mają polegać zmiany, na czym ma polegać wspomniana restrukturyzacja PLK. Mamy tutaj cztery obszary: po pierwsze – prowadzenie ruchu, po drugie – procesy utrzymaniowe, po trzecie – funkcje wsparcia, po czwarte – procesy zakupowe. Mogę mówić długo na temat każdego slajdu, ale biorąc pod uwagę stanowisko panów przewodniczących przedstawione na początku posiedzenia, postaram się poruszać szybko do przodu, aby pokazać jak najszerzej materiał, który przygotowaliśmy na dziś. Szczegóły uzupełnię ewentualnie, odpowiadając na kolejne pytania ze strony członków Komisji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przepraszam, panie prezesie, ale chciałbym, żebyśmy się dobrze zrozumieli. My jesteśmy za tym, aby pan prezes przedstawił strategię w sposób dokładny i wyczerpujący. Jeżeli czas nam dziś na to nie pozwoli, to dyskusję na ten temat przeniesiemy na jedno z kolejnych posiedzeń. Strategii PKP nie widział do tej pory żaden z parlamentarzystów, ani spośród członków Komisji Infrastruktury, ani spośród członków Komisji Skarbu Państwa. Proszę się nie przejmować upływającym czasem, tylko spokojnie prezentować strategię firmy. Tak, jak zauważyliśmy już wcześniej, wspólnie z panem przewodniczącym Piechocińskim, dyskusję można przeprowadzić na następnym posiedzeniu, którego termin wspólnie wyznaczymy. I jeszcze jedna sugestia. Prosimy o to, aby prezentowane materiały, w takim zakresie, jak jest to możliwe, zostały przekazane członkom Komisji Infrastruktury i Komisji Skarbu Państwa. Chcielibyśmy otrzymać treść prezentacji, najlepiej poprzez sekretariat. Będzie nam wówczas łatwiej dyskutować na te tematy na kolejnych posiedzeniach. Dziękuję bardzo.

Ponownie oddaję panu głos, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP S.A. Jakub Karnowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Jeśli możemy się umówić, że zrobimy tak, jak pan zaproponował, to będę prezentował przygotowany materiał nieco wolniej i bardziej szczegółowo. Przyznam, że trochę wystraszyłem się uwagi pana przewodniczącego Piechocińskiego.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Ja nie jestem chyba taki straszny, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP S.A. Jakub Karnowski:

Ja nie twierdzę, że pan przewodniczący jest straszny, po prostu przestraszyłem się nieco wygłoszonej uwagi.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Skoro wszystko zostało wyjaśnione, to bardzo proszę, panie prezesie, o powrót do prezentacji strategii Grupy PKP.

Prezes zarządu PKP S.A. Jakub Karnowski:

Proszę bardzo. Zmiany, jakie planujemy jeśli chodzi o restrukturyzację PLK, dotyczą w pierwszym zakresie prowadzenia ruchu a konkretnie – automatyzacji procesów prowadzenia ruchu. Po drugie – będziemy wprowadzali stopniowe uwalnianie zasobów a po trzecie – przeprowadzimy modernizację infrastruktury kolejowej. Drugi obszar stanowią procesy utrzymaniowe. Zależy nam na zwiększeniu efektywności na skutek poprawy procesów operacyjnych i zwiększeniu zakresu prac utrzymaniowych. Trzeci obszar to funkcje wsparcia. Podział zadań pomiędzy poszczególne zakłady i centralę PKP PLK wymaga poprawy. Należy również przeprowadzić racjonalizację kosztów administracyjnych w PKP PLK. Po czwarte – na obszarze procesów zakupowych będzie nam zależało na uzyskaniu efektu skali i wystandaryzowaniu zakupów i usług oraz na poprawie planowania zamówień związanych z bieżącym zapotrzebowaniem.

Wprowadzenie procesów optymalizacyjnych będzie wymagać restrukturyzacji zatrudnienia. Będziemy starali się implementować metody, które ograniczają do minimum negatywny wpływ skutków restrukturyzacji na pracowników. Liczymy się z tym, że one wystąpią. Jest to nieuniknione. Mamy nadzieję, że jednym z narzędzi, które zminimalizuje negatywne skutki społeczne stanie się tzw. program *outplacement*. Odchodzący pracownicy uzyskają dodatkowe wsparcie w zakresie przekwalifikowania zawodowego, zakładania i prowadzenia własnej działalności gospodarczej, bogatego programu szkoleń, który pozwoli pracownikom na uzyskanie kwalifikacji poszukiwanych na rynku pracy. Współpracujemy w tym obszarze z Bankiem Światowym, który dysponuje doświadczeniami z okresu restrukturyzacji branży górniczej, jak miała miejsce w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku.

Proces optymalizacji i restrukturyzacji PLK to inicjatywa długoterminowa. Nam zależy na tym, aby została ona konsekwentnie zrealizowana. Jeśli uda się ją przeprowadzić to szacowane przez nas oszczędności, jakie osiągniemy w wyniku skutecznej realizacji tego programu wyniosą od 500 do 800 mln zł rocznie. Brak podjęcia działań restrukturyzacyjnych przy jednoczesnym spowolnieniu wzrostu gospodarczego groziłby utratą płynności PLK. Jeśli nie podejmiemy tych działań to nie mamy szans na to, żeby CARGO, Intercity i inne spółki wchodzące w skład Grupy PKP mogły funkcjonować w prawidłowy sposób.

Drugim filarem, w ramach zmian systemowych, jest bezpieczeństwo. Ten temat jest bardzo często podejmowany przez przedstawicieli strony pracowniczej w trakcie społecznego dialogu. Ta tematyka, poprawa poziomu bezpieczeństwa, jest dla nas jednym z podstawowych priorytetów we wszystkich działaniach, które podejmujemy i które będziemy podejmować. W pewnym sensie można powiedzieć, że kwestia bezpieczeństwa przewija się we wszystkich filarach strategii.

Jak definiujemy bezpieczeństwo? To pojęcie jest bardzo obszerne i uważam, że czasami stąd wynikają pewne nieporozumienia. Niekiedy posługujemy się tym samym terminem, ale mamy na myśli inne sprawy. Jeżeli mówimy o bezpieczeństwie, to rozumiemy pod tym pojęciem bezpieczeństwo klientów korzystających z usług Grupy PKP oraz pozostałych podmiotów świadczących usługi kolejowe na poziomie dworców kolejowych, przewozów pasażerskich i transportowych. Po drugie, pod tym pojęciem rozumiemy również bezpieczeństwo osób związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i innymi pracami na kolei. Po trzecie, myślimy o bezpieczeństwie postronnych osób korzystających z kolejowych terenów, a po czwarte, bezpieczeństwo infrastruktury kolejowej rozumianej jako zachowanie ciągłości świadczonych usług.

Trochę statystyki. To są trudne dane. W 2011 r. mieliśmy 833 wypadki, w tym około 100 zawinionych przez PLK. Z tego 83 to wykolejenia. 320 osób poniosło śmierć na torach

kolejowych. Wszyscy na pewno pamiętamy tragiczną w skutkach katastrofę z 3 marca tego roku. Główne przyczyny wypadków, leżące po stronie PKP PLK to przede wszystkim zły stan infrastruktury i błędy popełniane przez personel, przygotowanie przebiegu pociągu oraz przyjęcie pojazdu na tor zajęty.

Poprawa stanu infrastruktury będzie zależeć od działań inwestycyjnych. Naszym priorytetem jest skoordynowanie procesów inwestycyjnych w celu podniesienia ich efektywności, a docelowo podniesienie poziomu realizowanych inwestycji. Konieczny jest proces optymalizacji inwestycji i minimalizacji ryzyka związanego z wyłączeniami i ograniczeniami. Z tych względów przy kolejnym punkcie prezentacji będę mówił o lepszym zarządzaniu Grupą PKP. Połączenie pewnych działań, jakie toczą się w spółkach Grupy, traktujemy również jako ważny priorytet z punktu widzenia bezpieczeństwa.

Niski poziom infrastruktury to wynik wieloletnich zaniedbań inwestycyjnych i modernizacyjnych na kolei. Wspominał o tym pan prezes Paszkiewicz. Widoczna na wykresie czerwona linia to szacunkowe średnie potrzeby remontowe na Polskich Liniach Kolejowych. Dla uproszczenia i zobrazowania dane są zaprezentowane w kilometrach i dotyczą okresu ostatnich dwudziestu kilku lat. Niebieskie słupki z kolei obrazują na jakiej części linii prowadzono prace modernizacyjne. Widać w sposób oczywisty, że polska infrastruktura kolejowa jest mocno zdekapitalizowana. Można powiedzieć, że PLK jest zdekapitalizowaną firmą, która była wykorzystywana w minionym okresie przez państwo. Kapitał był wykorzystywany inaczej a wartość kapitału, który pozostawał na bilansie PLK był *de facto* coraz mniejszy.

Kilka słów na temat przykładów działań, jakie już podejmujemy w zakresie bezpieczeństwa. Pierwsza rzecz to koordynacja działań na poziomie Grupy PKP. Powołaliśmy koordynatora do spraw bezpieczeństwa. Został nim pan Andrzej Pawłowski z zarządu Polskich Linii Kolejowych. Zamierzamy zapewnić odpowiedni poziom szkoleń i koncentrować działania szkoleniowe w spółce, która wydaje nam się najlepiej powołana do tego celu,czyli w PLK. Wprowadzamy także działania polegające na montowaniu monitoringu wizyjnego. Na dworcu Warszawa Centralna utworzono Centrum Bezpieczeństwa Dworców i wprowadzono dodatkowe patrole SOK na terenie dworców.

Do roku 2015, mamy taką deklarację ze strony ministra, zostanie zmodernizowanych 2000 aktywnych przejazdów kategorii B i nastąpi likwidacja części przejazdów w miejscach, gdzie nie muszą się one znajdować. Bardzo głośna w ostatnim okresie była akcja „Zero tolerancji dla przechodzenia przez tory w miejscach niedozwolonych". Jest to przykład działania na rzecz wzrostu bezpieczeństwa osób postronnych przebywających na terenie kolejowym.

Sprawa inwestycji. Jest to kolejny element z pierwszego filaru. Kluczowym elementem sukcesu jest prowadzenie przez Grupę PKP spójnej polityki realizacji procesów inwestycyjnych. Chcemy uniknąć sytuacji, która niestety, ale zdarzała się w przeszłości, że inwestycje były prowadzone w sposób nieskoordynowany. Mamy świadomość, że podmioty z Grupy PKP, o czym wspominał pan prezes Paszkiewicz, są dominującym odbiorcą usług budowlanych na rynku kolejowym. Dla zachowania porządku slajd przedstawia te podmioty Grupy, na których będzie oparta realizacja zadań inwestycyjnych.

Jesteśmy świadomi, że sytuacja makroekonomiczna jest trudna, że branża budowlana ma problemy i będzie to wpływać negatywnie na realizację procesów inwestycyjnych w PKP PLK. Plan poprawy jakości procesu inwestycyjnego w Polskich Liniach Kolejowych zakłada m.in. wprowadzanie dobrych, rynkowych praktyk w zarządzaniu inwestycjami, przyspieszenie procesu inwestycji na etapie projektowym, zmianę i standaryzację priorytetów i warunków pozwalających zmniejszyć negatywne skutki dla przewoźników oraz poprawić jakość inwestycji, poprawę jakości pracy w Centrum Realizacji Inwestycji, utworzenie kompetencji bieżącego i efektywnego zarządzania portfelem inwestycji, zwiększenie nadzoru i wprowadzenie procedury audytu nad realizowanymi inwestycjami oraz promocję rozwiązania polegającego na zawieraniu wieloletnich kontraktów z ministerstwem transportu, które określałyby w przewidywalnym horyzoncie poziom dotacji środków przeznaczonych na modernizację linii kolejowej.

PKP Intercity stoi w najbliższym okresie przed wyzwaniem polegającym na uruchomieniu składów zespolonych Pendolino oraz EZT, Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych.

Realizacja tego procesu jest trudna także z finansowego punktu widzenia. Wiąże się ona z istotnym wzrostem zadłużenia spółki. Oprócz Pendolino i EZT podejmujemy działania polegające na modernizacji obecnie używanego taboru. To wszystko ma na celu polepszenie oferty przewozowej PKP Intercity. Wsparcie PKP Intercity ze strony PKP S.A. w zakresie pozyskania zdolności do zadłużania i dalszej modernizacji jest ważnym elementem naszego programu. PKP Energetyka prowadzi modernizację sieci trakcyjnych. Ten projekt jest bezpośrednio związany z uruchomieniem Pendolino.

PKP S.A. realizuje inwestycje dworcowe prowadzone wspólnie z prywatnymi inwestorami. Przykładem takiej inwestycji jest otwarty niedawno dworzec w Katowicach. Chcemy skutecznie zarządzać procesem modernizacji pozostałych dworców. W tej chwili realizujemy program modernizacji około 80 dworców kolejowych a do użytku została oddana mniej więcej połowa z nich. Obecnie prace modernizacyjne trwają na około 20 dworcach a w przygotowaniu znajdują się kolejne inwestycje. W latach 2010-2011 wydaliśmy łącznie na ten cel około 400 mln zł. W PKP S.A. powstaje od kilku miesięcy spójna strategia zarządzania portfelem dworców. Jest przygotowana strategia dworcowa, która realizuje cele inwestycyjne wyznaczone przez zarząd spółki.

Prawo warstwowe to przykład rzeczy, które bardziej zależą od państwa posłów niż od nas, ale gdyby udało się rozwiązać tego rodzaju problemy, to wpłynęłoby to bardzo pozytywnie na kondycję grupy PKP S.A. Propozycją zarządu PKP jest uregulowanie w systemie prawa polskiego tzw. instytucji prawa warstwowego, które pozwala na oderwanie własności niektórych obiektów leżących nad lub pod gruntem od własności samego gruntu i nadanie im statusu odrębnej od gruntu nieruchomości. Wprowadzenie tej regulacji szczególnie pomogłoby nam na terenach leżących w centrach miast, które mają dużą wartość.

PKP Intercity realizuje umowę z ministerstwem transportu w sprawie świadczenia usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich. Przychód łączny generowany przez PKP Intercity z tytułu świadczenia powyższych usług, wynosi około 250 mln zł. Przychody z tytułu rekompensaty stanowią ok. 13% przychodów PKP Intercity ogółem.

Naszym celem jest poprawa efektywności obecnej formuły funkcjonowania PSC. Analiza i weryfikacja modelu, ustalenie poziomu rekompensaty oraz rozsądnego zysku ma charakter kluczowy dla dalszej kondycji naszego narodowego przewoźnika, PKP Intercity i innych przewoźników, w tym jego potencjału inwestycyjnego i zdolności do ponoszenia wydatków związanych z nakładami odtworzeniowymi. W ramach PSC główna aktywność zarządu PKP S.A. obejmuje następujące obszary tematyczne: po pierwsze – maksymalne kwoty dofinansowania, po drugie – brak rekompensaty strat z tytułu wykonywania umowy PSC, po trzecie – nieuzasadniona ekonomicznie wysokość rozsądnego zysku. Nie będę tych spraw w tej chwili analizował szczegółowo, ale chcę zaznaczyć, że stanowią one obszar naszej głównej troski. Ponadto, niska nominalna wartość aktywów ważonych stopą rozsądnego zysku, tym też się zajmujemy, nieurealniona inflacja oraz dodatkowe należne płatności.

Proszę państwa, to tyle, jeśli chodzi o pierwszy zakres, który jak wspomniałem na początku zależy od nas w najmniejszym stopniu. W dużej mierze jego kształt zależy od państwa decyzji. Prosiłbym jednak pamiętać, że w istotny sposób regulacje z tego obszaru wpływają na warunki funkcjonowania naszej spółki.

Obszar drugi, na którym się koncentrujemy, to klienci. Wspominałem już, że będziemy koncentrować się na klientach Intercity, ale mamy świadomość, że w Grupie PKP S.A. znajdują się także inni klienci obsługiwani przez inne podmioty. Jeżeli chodzi o ten obszar działalności, to skupię się na sześciu elementach: zarządzanie informacją, estetyka i komfort, portfel usług, punktualność, rezerwacja i sprzedaż biletów, bezpieczeństwo.

Każdego dnia Grupa PKP kształtuje dziesiątki milionów relacji z klientami. Pociągi PKP Intercity przewożą codziennie około 100 tys. osób, co daje ponad 35 mln osób przewożonych rocznie. W ciągu roku przez dworce PKP przewija się ponad 250 mln osób. Przytoczone liczby pokazują skalę tego, co my nazywamy punktami styku z klientami. Satysfakcja klienta i szeroko rozumiana obsługa pasażera mają bezpośredni wpływ na wyniki biznesowe spółek z Grupy PKP. Punkty styku definiujemy jako przestrzeń

interakcji pomiędzy klientem a usługami oferowanymi przez spółki wchodzące w skład Grupy PKP.

Pierwszy obszar to zarządzanie informacją. Informacja to najważniejszy parametr umożliwiający klientowi podjęcie decyzji o wyborze środka transportu. Z tą sprawą nie jest w tej chwili najlepiej. Zarządzanie informacją rozpatrujemy na trzech płaszczyznach. Po pierwsze – zakres, czyli jakie informacje i z jaką dynamiką są dostarczane klientowi. Po drugie – dostępność, w jakich kanałach, miejscach oraz w jakim momencie klient może uzyskać wszelkie niezbędne informacje na temat planowanej podróży. Wreszcie po trzecie – funkcjonalność czyli w jakim stopniu serwisy informacyjne w poszczególnych kanałach umożliwiają klientowi sprawną konwersję na cel, na przykład w postaci zakupu biletu.

Jak to wygląda dziś? Obecnie brak jest spójnej, dynamicznej informacji pasażerskiej na dworcach, peronach oraz w pociągach. Brak jest standardów w zakresie informacji pasażerskiej w kasach, co przekłada się na wydłużanie czasu obsługi klienta w punkcie sprzedaż i powoduje powstawanie kolejek. System szeroko rozumianej informacji pasażerskiej od strony baz danych jest rozproszony. Projekty mają na celu ujednolicenie baz danych o połączeniach oraz informacjach handlowych. Te aktywności realizowane są równolegle przez różne spółki w ramach Grupy PKP. Naszym kluczowym celem jest zapewnienie klientowi spójnej i aktualnej informacji statycznej i dynamicznej we wszystkich punktach styku z klientem czyli na dworcach, w pociągach i w internecie. Docelowy model w tym zakresie, tzn. w obszarze zarządzania informacją będzie bazował na spójności i kompletności informacji. Jedna baza danych zawierająca wszystkie parametry niezbędne do zaplanowania podróży, z uwzględnieniem informacji różnych przewoźników. Po drugie – model oprze się na aktualności i dynamice. Infrastruktura i wystandaryzowane procesy zagwarantują płynny i dynamiczny przepływ informacji pomiędzy dostawcami i odbiorcami informacji. Po trzecie, wielokanałowość, informacja będzie dystrybuowana we wszystkich zidentyfikowanych kanałach oraz punktach styku z klientem. Po czwarte – interakcje z klientem Grupy PKP w zakresie zbierania i przetwarzania informacji ważnych dla podróżnych i wykorzystanie bazy danych do celów marketingowych, na czym możemy także dodatkowo zarobić. Osiągnięcie efektywnego modelu zarządzania informacją wymaga strategicznej diagnozy punktów styku z klientem, w których dostarczane są informacje oraz zidentyfikowanie nowych punktów, w których klient pozyskuje lub chciałby pozyskać informację. Po drugie – należy stworzyć spójną i kompletną bazę danych, która będzie źródłem danych dla wszystkich kanałów informacji. Po trzecie – określenie standardów i procedur przekazywania, szczególnie dla dostawców informacji, na przykład kierownik pociągu, który uległ awarii. Po czwarte – optymalizacja istniejących oraz uruchomienie nowych kanałów informacyjnych ze szczególnym naciskiem na rozwój kanału internetowego, mobilnego oraz społecznościowego.

Ważnym obszarem definiowanym przez nas w ramach punktu styku z klientem jest estetyka i komfort. Chcę powiedzieć, że często spotykaliśmy się takim nastawieniem, że ten obszar był wyśmiewany. Oczekujemy, że zmiana w tym zakresie spowoduje, że Grupa PKP i logo PKP będzie przez społeczeństwo inaczej postrzegane niż ma to miejsce w tej chwili. W naszej ocenie czystość i komfort definiują percepcję klienta w zakresie standardu obsługi i jakości oferowanych usług. W tej chwili czystość dworców oraz taboru jest od lat wskazywana jest w szeregu badaniach jako obszar wymagający znacznej poprawy. Komfort podróży wiąże się z użytecznością i wygodą na dworcach i w pociągach. Komfort podróży podnoszony jest proporcjonalnie do tempa oraz zakresu modernizacji taboru. Grupa PKP podejmuje systemowe działania ukierunkowane na wyraźne podniesienie standardu. Inicjatywy podejmowane dotychczas w obszarze czystości nie przełożyły się na pozytywny efekt odczuwalny dla klientów. Krótko mówiąc, cały czas mamy problem z tym, aby toalety w pociągach i na dworcach były czyste.

Naszym celem w tym zakresie jest wyraźna poprawa standardów czystości oraz stałe podnoszenie komfortu pasażera na każdym etapie korzystania z usług Grupy PKP. Równolegle do procesów podnoszenia standardów jest niezbędne wprowadzanie procedur kontroli oraz nadzoru nad jakością czystości i komfortu. Mówiąc w uproszczeniu, nie chodzi o to, aby raz ktoś te toalety umył, ale o to, żeby stworzyć system, który spowo-

duje, że te toalety będą cały czas czyste. Ten problem jest podobny do kwestii sznurka do snopowiązałek w okresie PRL.

Model docelowy w zakresie estetyki i komfortu będzie bazował na dwóch filarach. Po pierwsze – infrastruktura i tabor, po drugie – procesy utrzymania. Osiągnięcie satysfakcjonującego poziomu komfortu i czystości wymaga podjęcia szeregu działań o charakterze systemowym oraz proceduralnym. Upraszczając można powiedzieć, że aby utrzymać czyste toalety musimy zmienić procedury.

Analiza stanu obecnego w celu szybkiego wdrożenia zmian w obszarach, które w krótkim okresie mogą wyraźnie poprawić standard czystości na dworcach i w pociągach. W tym przypadku chcemy stworzyć księgi standardów czystości, procedur kontroli oraz mechanizmów wdrażania zaleceń i wytycznych pokontrolnych.

Kontynuacja procesu modernizacji infrastruktury dworcowej oraz taboru z uwzględnieniem księgi standardów, wyników badań oraz użyteczności.

Wypowiedź poza mikrofonem

Właśnie o tym mówiłem, panie pośle, że te czyste kible, przepraszam za wyrażenie nieparlamentarne, bywają często wyśmiewane, natomiast z jakiegoś powodu trudno jest utrzymać standardy czystości na kolei.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam, panie pośle Wojtkiewicz, proszę umożliwić panu prezesowi kontynuowanie wypowiedzi. Nadejdzie czas debaty, to wtedy pan poseł będzie się mógł wypowiedzieć.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Panie przewodniczący, ja jedynie chciałbym dotrwać do końca wypowiedzi pana prezesa.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, bardzo proszę o poważne podejście do obrad. Panie prezesie, proszę kontynuować.

Prezes zarządu PKP S.A. Jakub Karnowski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chcę państwa poinformować, że jeśli wyrazicie wolę, abym zakończył swoją prezentację w czasie pół godziny, to jestem w stanie się dostosować. Posiadam różne wersje wystąpienia a w tej chwili wybrałem do prezentacji wersję pełną.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie prezesie, pan przewodniczący Rynasiewicz prosił o dokładne przedstawienie strategii Grupy PKP, dlatego proszę o kontynuowanie prezentacji.

Prezes zarządu PKP S.A. Jakub Karnowski:

Kolejnym elementem związanym z klientami jest portfel usług. Sytuacja wyjściowa w tym zakresie jest taka, że usługi oferowane przez spółki Grupy PKP koncentrują się przede wszystkim na potrzebach pasażera. W efekcie pakiet dostarczanych usług koncentruje się na etapie podróży oraz usług świadczonych w ramach infrastruktury dworców. Tym samym nie realizuje się działań, które mogą znacznie podnieść satysfakcję klienta i same w sobie stać się nowym modelem biznesowym rozumianym jako komplementarne źródło dochodów dla Grupy PKP. Nie pasażer a klient – tak streściłbym tę zmianę.

Brak segmentacji pasażerów uniemożliwia adekwatne konstruowanie oraz dostarczanie usług dla określonych grup docelowych. W obszarach oferowanych usług brak jest jednoznacznych standardów oraz kryteriów oceny jakości. Funkcjonujące mechanizmy audytu świadczonych usług nie zawsze przekładają się na systemowe wyrównywanie różnic w standardzie oraz na podnoszenie jakości. Kluczowym celem zarządu Grupy PKP jest stworzenie portfela usług odpowiadającego potrzebom i oczekiwaniom klientów w trakcie oraz po podróży. Ważne jest również zapewnienie wysokich standardów jakości obsługi.

Cele Grupy PKP obejmują w szczególności: podniesienie jakości oferowanych usług ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych, wypracowanie standardów oraz metod audytu wewnętrznego i wdrażania rekomendacji poaudytowych,

spójna struktura segmentacji klientów, uzupełnienie katalogu oferowanych usług w odniesieniu do najlepszych praktyk stosowanych przez innych przewoźników, wdrożenie nowych usług, które podniosą satysfakcję klienta, tzn. dywersyfikacja oferty, wdrożenie nowych modeli dostarczania usług, które wygenerują nowe źródła przychodu dla spółek w Grupie PKP oraz wdrożenie narzędzi wspomagających zarządzanie relacjami z klientem, na przykład w postaci programu lojalnościowego.

Model docelowy zakłada dostarczenie oraz aktywną rozbudowę pakietu usług w każdym punkcie styku klienta z Grupą PKP. Model ten będzie dynamiczny i będzie opierał się o następujący cykl: po pierwsze – analiza potrzeb klientów i uświadomienie tych potrzeb, po drugie – analiza usług w zależności od grup docelowych, określenie standardów jakości oraz obsługi, uruchomienie wdrożeń pilotażowych, weryfikacja wdrożeń pilotażowych, wdrażanie kluczowych inicjatyw i monitoring wdrożonych usług. Taki cykl umożliwi rozwój nowych usług i utrzymanie wysokich standardów jakości obsługi klienta.

Rzeczy, o których mówię, mogą się wydawać bardzo stechnicyzowane, ale naszym zdaniem jest to przeniesienie najlepszych wzorców biznesowych do Grupy PKP. Dotychczas te wzorce były implementowane w niewielkim stopniu.

Osiągnięcie modelu docelowego, w którym będzie funkcjonować oferta podmiotów z Grupy PKP, wymaga przeglądu następujących elementów: diagnoza stanu obecnego wraz z określeniem *benchmarku* oraz najlepszych praktyk, zbudowanie standardów biznesowych dla usług wraz ze zdefiniowaniem standardów i sposobu dostarczania, priorytetyzacja i stworzenie mapy wdrożeniowej, budowa oraz rozwój sieci partnerów biznesowych, wdrażanie i monitoring jakości usług.

Kolejny element w ramach punktów styku z klientem to punktualność. Jest to jeden z najważniejszych czynników determinujących poziom satysfakcji klienta z usług przewoźnika. Aktualnie realizowane inwestycje infrastrukturalne przekładają się obiektywnie na opóźnienia w ruchu pociągów. Remontujemy a w związku z tym pociągi jeżdżą dłużej. Brak jest standardów obsługi zarządzania opóźnieniami a czasy przejazdów nie zawsze odpowiadają stanowi torów. Nawet na wyremontowanych odcinkach składy poruszają się z zaniżoną prędkością. Szczególnie uciążliwy dla klientów jest brak informacji o opóźnieniach pociągów. Informacje podawane do wiadomości osób oczekujących na dworcach w wielu przypadkach nie są precyzyjne. Nasz cel w tym obszarze działania to skrócenie faktycznego czasu przejazdu, stworzenie polityki zarządzania modernizacjami i remontami, zmniejszenie częstotliwości i długości opóźnienia, poprawa procesów komunikowania opóźnień, zapewnienie rzetelnej i szybkiej obsługi pasażera, także w sytuacjach nagłych.

Model docelowy, który chcemy stworzyć, odwołuje się do trzech płaszczyzn. Pierwsza płaszczyzna, tzw. systemowa związana jest z zakończeniem modernizacji infrastruktury, zakupem i modernizacją istniejącego taboru oraz procedurami. Wyeliminuje to główną przyczynę opóźnień. Po zakończeniu remontów opóźnień powinno być siłą rzeczy zdecydowanie mniej. Druga płaszczyzna to tzw. płaszczyzna kryzysowa. Wiąże się ona z procedurami na wypadek zdarzeń nagłych oraz z okresami zwiększonego natężenia podróży pasażerskich. Umożliwi to efektywne zarządzanie połączeniami i minimalizację opóźnień. I wreszcie płaszczyzna informacyjna, dzięki której można będzie przekazywać informację o opóźnieniach i alternatywnych połączeniach w sposób dynamiczny, zarówno pasażerom w pociągu jak i osobom oczekującym na dworcach.

Aby osiągnąć nakreślony cel, niezbędne jest podjęcie następujących kroków: dokładne opisanie i dalsza weryfikacja obowiązujących obecnie procesów, zdefiniowanie działań niezbędnych do osiągnięcia wymienionych celów, rozpoczęcie prac przygotowawczych do wdrożenia, w tym ponowne zdefiniowanie procesu zarządzania obszarem punktualności, wdrożenie i ponowna weryfikacja funkcjonowania modelu.

Kolejnym obszarem związanym z klientem jest rezerwacja i zakup biletów. Obecnie mamy do czynienia z następującą sytuacją wyjściową: funkcjonujący system i struktura sprzedaży biletów jest nieefektywna, system kasowy wydłuża czas oczekiwania na zakup biletu a ponadto często rodzi negatywne emocje klientów wobec obsługi. W większości pociągów TLK nie jest możliwe dokonanie płatności przy użyciu karty

bankowej. Akceptuje się wyłącznie płatności gotówkowe. Niewiele biletów jest sprzedawanych przez kanały samoobsługowe. Jedynie około 0,03% przychodów generowanych ze sprzedaży biletów w roku 2011 było generowanych przez biletomaty, a 6% pochodziło ze sprzedaży internetowej. Od 2007 r. nie jest rozwijane narzędzie, które pozwala na zakup biletu przez Internet. Brak jest standaryzacji uruchomiania kolejnych biletomatów. Nie ma w tym zakresie żadnej polityki. System sprzedaży biletów opiera się na trzech kanałach sprzedażowych: sprzedaży tradycyjnej – kasy biletowe, tradycyjne, Intercity lub w pociągu u konduktora, sprzedaży on line – za pośrednictwem modułu EIC oraz aplikacji mobilnej Bilkom i sprzedaży samoobsługowej przy wykorzystaniu sieci biletomatów zlokalizowanych na terenie części dworców. Celem, jaki chcemy osiągnąć w obszarze kanałów sprzedaży, jest optymalizacja procesu rezerwacji oraz zakupu biletu we wszystkich kanałach z naciskiem na rozwój funkcjonalności oraz dostępności kanałów zdalnych. Nasze cele szczególne w tym obszarze obejmują: wprowadzenie nowego, funkcjonalnego modułu do zakupu biletów *on line*, zwiększenie procentowego udziału biletów sprzedawanych przez Internet i inne kanały samoobsługowe w ogólnej strukturze sprzedawanych biletów PKP Intercity, zoptymalizowanie pracy kas, skrócenie kolejek oraz podniesienie ogólnej satysfakcji klientów stojących w kolejkach, nacisk na rozwój aplikacji mobilnych służących do zakupu biletów, zwiększenie ilości biletomatów i efektywne ich wykorzystywanie, przeprowadzenie akcji informacyjnej promującej nowe formy zakupu i rezerwacji biletów, niższa cena w kanałach samoobsługowych, żeby zachęcić klientów do korzystania z tej formy zakupu, wydłużenie czasu na zakup biletu z dotychczasowych 30 dni do 90 dni, co jest istotne zwłaszcza przed rozpoczęciem sezonu wakacyjnego. Model docelowy obejmuje także funkcjonowanie jednego portalu informacyjnego dla pasażerów zintegrowanego z systemem, o którym mówiłem, możliwość zakupu biletu bezpośrednio ze strony informacyjnej, dostosowanie godzin pracy kas biletowych do natężenia ruchu pasażerskiego na dworcach, wprowadzenie możliwości zakupu przez urządzenie mobilne, wyposażenie konduktorów w odpowiedni sprzęt służący do odczytywania biletów elektronicznych oraz wyposażenie wszystkich konduktorów w terminale do płatności kartą bankową obsługujące technologię płatności mobilnych z wykorzystaniem aplikacji lub technologii zbliżeniowej. Nasz model przewiduje również wymianę terminali kasowych na urządzenia pracujące szybciej, wyposażone w przyjazny interfejs oraz posiadające lepsze oprogramowanie. Przewidujemy również zmianę godzin czasu pracy kas biletowych. Szczególnie ważne w tym procesie będzie określeniem standardów oraz przeprowadzenie szkoleń dla pracowników kas. Przewidujemy unowocześnienie systemu i afiliację urządzenia z największymi platformami zakupowymi *on line* i wyposażenie konduktorów w terminale umożliwiające płatność bezgotówkową.

W omawianym obszarze występuje również zagadnienie bezpieczeństwa. Wspominałem już, że ta kwestia przewija się przez wszystkie zakresy i poziomy naszej strategii. Poczucie bezpieczeństwa to fundament działań ukierunkowanych na podnoszenie poziomu satysfakcji klientów. Nie możemy doprowadzić do sytuacji, w której to poczucie uległoby zachwianiu. W tej chwili, naszym zdaniem, klienci bardzo nisko oceniają poziom bezpieczeństwa osobistego w odniesieniu zarówno do czasu spędzonego na dworcach jak i w podróży. Brak jest usystematyzowanej obecności służb porządkowych, w tym policji oraz SOK na terenie dworców i w pociągach. Kluczowym celem, jaki chcemy zrealizować w obszarze bezpieczeństwa w kontekście relacji z klientem, jest diametralny wzrost poczucia poziomu bezpieczeństwa pasażerów w każdym punkcie styku. Model docelowy powinien zapewnić rzeczywiste bezpieczeństwo, co powinno z kolei znaleźć odzwierciedlenie w ocenie klientów. Nasz model będzie uwzględniał standardy „zero tolerancji" dla zdarzeń obniżających poziom poczucia osobistego bezpieczeństwa. Wiąże się to z wprowadzeniem nowoczesnych narzędzi monitoringu oraz alarmowaniem służb na dworcach i w pociągach.

Osiągnięcie modelu docelowego będzie wymagać podjęcia następujących kroków: pilne wdrożenie patroli SOK na dworcach i w pociągach zidentyfikowanych jako niebezpieczne, poprawa jakości oświetlenia na dworcach i w przejściach podziemnych, wypracowanie standardów pracy funkcjonariuszy SOK i zasad ich współpracy z innymi

służbami, wprowadzenie narzędzi monitoringu i powiadamiania służb o zdarzeniach na dworcach i w pociągach.

Trzecim obszarem, stanowiącym kolejny filar naszej strategii, są finanse. W tym kontekście chciałbym powiedzieć o trzech rzeczach: po pierwsze – zarządzanie długiem PKP S.A., po drugie – prywatyzacja, po trzecie – finanse Grupy PKP w szerszym ujęciu. Naszym priorytetem w zakresie finansów jest obszar zarządzania ryzykiem płatności i ryzykiem walutowym. Sprawy finansowe należy podzielić w wymiarze strategicznym. PKP S.A. posiada blisko 4,5 mld zł długu. Prywatyzacja, zgodnie z ustawą z 8 września 2000 r., ma być jednym ze sposobów na rozwiązanie problemu zadłużenia Grupy PKP S.A. W naszym planie prywatyzacyjnym posiadamy w tej chwili cztery spółki. Przede wszystkim rozważamy jednak trzy z nich. Czwarta jest PKP Energetyka, ale jeśli chodzi o zaawansowanie procesów prywatyzacyjnych, to na pierwszym miejscu znajduje się TK Telekom, na drugim Polskie Koleje Linowe oraz PKP CARGO. Wpływy z prywatyzacji TK Telekom są kluczowe dla możliwości obsługi zadłużenia w 2013 r. Przypomnę, że właśnie w przyszłym roku zapada ponad 1 mld zł długu PKP S.A. Maksymalizacja ceny sprzedaży tego aktywa wymaga jednocześnie zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Drugi temat prywatyzacyjny to Polskie Koleje Linowe. Zdajemy sobie sprawę, że projekt wymaga odpowiedniego dialogu z ewentualnymi kupującymi oraz ze społecznością lokalną, przy jednoczesnych staraniach o maksymalizację efektu finansowego Grupy. PKP CARGO, to z kolei spółka, za którą możemy uzyskać największe wpływy. Wpływy z tej prywatyzacji mają kluczowe znaczenie dla realizacji zobowiązań płatniczych Grupy PKP. Projekt ten poddany jest szczególnemu monitoringowi agencji ratingowych ze względu na jego skalę i wagę dla perspektywicznej zdolności obsługi zadłużenia. Jego realizacja wymaga kontynuacji procesu restrukturyzacji przy jednoczesnym zaproponowaniu prywatyzacji w drodze oferty publicznej. Przypomnę, że rekomendowaliśmy ministrowi transportu zmianę dotychczasowego trybu prywatyzacji na prywatyzację w ramach IPO.

Kolejny temat prywatyzacyjny, do realizacji którego się przygotowujemy, stanowi PKP Energetyka. Jeśli chodzi o tę spółkę to dużym obciążeniem dla prywatyzacji są relacje z firmą PNI. Wspominał o tym pan prezes Paszkiewicz. Do chwili rozwiązania tego problemu jesteśmy zmuszeni wstrzymać się z prywatyzacją PKP Energetyka.

Mówiąc dalej o finansach, należy stwierdzić, że spółki z Grupy PKP, z wyjątkiem PLK i Intercity, cechuje dobra sytuacja finansowa. Spółki posiadają także duże możliwości pozyskiwania zewnętrznych źródeł finansowania. PKP S.A. uzyskała w ubiegłym roku rating agencji Fitch na poziomie BBB. To, co jest charakterystyczne dla spółek Grupy to nieefektywne wykorzystanie kapitału i posiadanych aktywów. Pieniądze nie są problemem w PKP. Problemem jest wykorzystanie aktywów.

Struktura finansowania Grupy PKP wykazuje duże nieregularności. Podmioty takie jak CARGO, Informatyka i LHS cechuje wysoka nadpłynność a Intercity, PLK i Energetyka stoją przed dużymi wyzwaniami związanymi z pozyskaniem finansowania na realizację ważnych projektów, takich jak Pendolino, modernizacja taboru i infrastruktury.

W związku z powyższym podejmujemy działania zmierzające do zapewnienia finansowania dla kluczowych projektów inwestycyjnych. Wspominałem już, że są to Pendolino, modernizacja taboru przewoźników i modernizacja infrastruktury kolejowej. Ponadto podejmujemy działania zmierzające do wprowadzenie wspólnej polityki zarządzania ryzykiem płynności, ryzykiem walutowym oraz do obniżania kosztów usług finansowych w wyniku pozycjonowania podmiotów jako Grupa PKP. Ubiegamy się o wzrost poziomu dotacji ze środków Unii Europejskiej, wdrożenie tzw. systemu *cash-pulling*, monitoringu terminowości rozliczeń Grupy PKP S.A. oraz o aktywny monitoring i racjonalizację kosztów inwestycyjnych przy zapewnieniu satysfakcjonującego poziomu bezpieczeństwa i komfortu.

W ostatnim obszarze, nazwanym zarządzaniem Grupą PKP wyodrębniliśmy pięć podobszarów: nieruchomości, integracja obszarów wsparcia, nadzór właścicielski audyt wewnętrzny oraz dialog społeczny. W zakresie nieruchomości chcę przypomnieć, że PKP S.A. nie jest spółką przewozową jest natomiast spółką nieruchomościową. Sytuacja wyj-

ściowa jest następująca: zaobserwowaliśmy niedostateczną współpracę ze spółkami z Grupy PKP, niezadowalająca komunikację wewnętrzną oraz dublowanie się kompetencji jednostek organizacyjnych. Komórki organizacyjne nie posiadają specjalizacji. Realizacja inwestycji jest rozproszona pomiędzy kilka jednostek organizacyjnych. Funkcjonujące procedury nie są spójne, występują opóźnienia w prowadzonych inwestycjach, brak jest koordynacji działań marketingowych w zakresie sprzedaży i najmu nieruchomości. Jeżeli popatrzymy na tzw. OGN to stanowią one osobne księstwa, które są zarządzane w sposób bardzo różny.

Główne cele pionu zarządu PKP w obszarze nieruchomości są następujące: poprawa satysfakcji pasażerów w obszarze dworców kolejowych, poprawa efektywności wykorzystania aktywów, standaryzacja procedur i wprowadzenie procesów biznesowych, co pozwoli na wyeliminowanie zachowań patologicznych.

Docelowy model w tym obszarze jest następujący. Jak widać na slajdzie, podstawowymi warunkami osiągnięcia celu jest stworzenie modelu opartego na czytelnym podziale kompetencji w ramach sześciu departamentów pionu nieruchomości oraz specjalizacja pracowników w ramach poszczególnych departamentów. System wyznaczania i rozliczania celów na poziomie departamentów, wydziałów oraz konkretnych projektów. Efektywne zarządzanie obiektami dworcowymi i innymi nieruchomościami oraz aktywna sprzedaż i komercjalizacja nieruchomości będących w posiadaniu spółki PKP S.A. Proces sprzedaży i komercjalizacji powinien być usprawniony poprzez zastosowanie efektywnych i odpowiednio dobranych działań marketingowych. Stworzenie klarownej i przejrzystej procedury realizacji projektów inwestycyjnych oraz ich monitoringu i utrzymanie dworców kolejowych i innych nieruchomości w określonym standardzie czystości i poziomie bezpieczeństwa w celu znaczącego podniesienia poziomu satysfakcji klientów.

Niezbędne jest podjęcie szeregu działań, m.in. utworzenie departamentów w ramach pionu nieruchomości w centrali spółki – zostało to zrealizowane w ramach nowej struktury organizacyjnej. W tej chwili istnieje departament sprzedaży, komercjalizacji, inwestycji, eksploatacji i ewidencji oraz departament geodezji i współpracy z samorządami. Następne działanie to likwidacja oddziałów „Dworce Kolejowe" i wcielenie pracowników do struktur nowych oddziałów i do centrali. Zmiany w oddziałach gospodarowania nieruchomościami idą w kierunku stworzenia analogicznej struktury jak w centrali spółki w obszarze pionu nieruchomości. Konieczna jest również zmiana roli dyrektorów OGN. Pracownicy oddziałów będą podlegać pośrednio służbowo dyrektorom departamentów.

Kolejnym podpunktem w ramach zarządzania Grupą jest integracja obszarów wsparcia. Ma ona służyć wystandaryzowaniu działań, zwiększeniu efektywności kosztowej i zmniejszeniu ryzyk, jakie dziś materializują się w działalności PKP S.A. Procesowi integracji obszarów wsparcia będą podlegać zakupy towarów i sług, sprawy kadrowe, windykacja, archiwum, informatyka, audyt i księgowość. W tej chwili zakupy są realizowane przez poszczególne spółki, w sposób nieskoordynowany, z dużą stratą dla Grupy PKP. Każda spółka posiada własną organizację zakupową, która jest niezależna od innych jednostek zakupowych. Celem wprowadzanych zmian jest integracja obszaru zakupów obszarze wybranych kategorii zakupowych. Przełoży się to na sprawniejszy proces zakupowy tych kategorii oraz na obniżenie kosztów wybranych zakupów. Jeśli mówię „w tej chwili" to nie oznacza, że pewne działania nie zostały wcześniej zaadresowane. Mam na myśli sytuację wyjściową, jaką zastaliśmy w spółce. Model docelowy powinien uwzględniać wspólne planowanie zakupów w ramach poszczególnych wybranych kategorii zakupowych, ujednolicenie asortymentu w tych kategoriach oraz prowadzenie wspólnych postępowań zakupowych, które umożliwią wykorzystanie siły nabywczej Grupy PKP a co za tym idzie nastąpi obniżenie kosztów Grupy oraz poszczególnych spółek wchodzących w jej skład.

Działania podejmowane w tym zakresie będą skoncentrowane na analizie obecnego stanu wydatków poszczególnych spółek w wybranych kategoriach zakupowych, oszacowaniu planów zakupowych i potencjału wykorzystania dźwigni w postaci konsolidacji wolumenu w ramach wszystkich spółek Grupy PKP, wyborze kategorii zakupowych przeznaczonych do wspólnych zakupów, uregulowaniu formalnoprawnym wspólnych

procesów zakupowych, identyfikacji zewnętrznych czynników formalnoprawnych regulujących możliwość przeprowadzenia wspólnych postępowań zakupowych, przeprowadzaniu postępowań zakupowych dla wybranych kategorii zakupowych w ramach Grupy oraz przeprowadzeniu centralnego przetargu i podpisaniu umowy z wybranym w przetargu dostawcą.

Funkcje wsparcia w poszczególnych jednostkach organizacyjnych PKP S.A. charakteryzują się w tej chwili dużym rozproszeniem geograficznym, brakiem formalnej zależności strukturalnej, szerokim i różnym zakresem odpowiedzialności, odmiennymi regulaminami, procedurami oraz praktykami, różnymi poziomami efektywności realizowanych procesów, niskim stopniem wykorzystania elektronicznych narzędzi obiegu dokumentów, dużą pracochłonnością realizowanych procesów funkcji wsparcia oraz nieefektywnością kosztową.

Celem prowadzonych działań jest podniesienie standardów zarządzania poprzez unifikację procesów we wszystkich obszarach funkcji wsparcia, tj. windykacji, kadr i płac, kontrolingu oraz finansów i księgowości. Chcemy osiągnąć redukcję kosztów działalności dzięki wykorzystaniu efektów skali, optymalizacji systemów wynagrodzeń oraz uzależnieniu polityki płacowej od wyników i realizacji celów. Oczekujemy wzrostu efektywności procesów m.in. poprzez spłaszczenie struktury organizacyjnej oraz zwiększenie zadowolenia klientów wewnętrznych, jak również optymalizację przebiegu procesów przy wykorzystaniu elektronicznego obiegu dokumentów.

Modelem docelowym są scentralizowane i zoptymalizowane funkcje wsparcia charakteryzujące się wystandaryzowanymi procesami, niską pracochłonnością, efektywnością kosztową i procesową oraz jasno określonymi terminami realizowanych zadań. Funkcje wsparcia będą docelowo wspierane przez elektroniczny obieg dokumentów. Model docelowy jest zorientowany na poprawę satysfakcji klienta wewnętrznego poprzez efektywne wsparcie głównych procesów biznesowych wewnątrz organizacji. Ścieżka dojścia do tego modelu zakłada analizę stanu obecnego, wyznaczenie obszarów nieefektywnych, opracowanie koncepcji optymalizacji procesów – na tym etapie znajdują się obecnie realizowane projekty, analizę opłacalności opracowania koncepcji optymalizacyjnych oraz wdrożenie wybranego rozwiązania.

W obszarze teleinformatycznym brak jest aktualnie synergii w Grupie PKP. Na przykład indywidualny zakup przez poszczególne spółki licencji na podstawowe programy, takie jak Microsoft, Oracle, SAP i inne. Brak jest wspólnych działań w obszarze zakupu sprzętu, co prowadzi w konsekwencji do korzystania z niższych upustów niż te, które można by osiągnąć, gdyby działano wspólnie. Brak jest również integracji systemów telekomunikacyjnych. Głównym celem do osiągnięcia jest wykorzystanie potencjału Grupy w obszarze teleinformatycznym, wykorzystanie efektu skali przy zakupie programów i sprzętu. Drugi cel to integracja systemów informatycznych i telekomunikacyjnych a w konsekwencji – bezpieczna, ergonomiczna i efektywna wymiana informacji oraz danych wewnątrz Grupy PKP.

Zarząd PKP zwraca szczególną uwagę na znaczenie wzajemnej wymiany informacji, wiedzy i doświadczeń. W tym celu, jako najistotniejsze działania przyjęto: po pierwsze – stworzenie na poziomie szefów IT w spółkach Grupy PKP Akademii IT, której głównym zadaniem będzie wymiana wiedzy i doświadczeń, wspólne rozwiązywanie problemów oraz budowanie wzajemnych relacji. Po drugie – audyt teleinformatyczny, po trzecie – stworzenie wspólnej umowy ramowej dla spółek z Grupy PKP na zakup oprogramowania i sprzętu oraz wynegocjowanie upustów cenowych adekwatnie do potencjału Grupy, po czwarte – wdrożenie projektu tzw. huba telekomunikacyjnego, po piąte – stworzenie centrum zakupowego, optymalizacja w zakresie usług telekomunikacyjnych, wybór operatora i licencji na oprogramowanie usług wdrożeniowych.

W czwartym filarze kolejnym obszarem jest nadzór właścicielski. Jest on realizowany w oparciu o kształtowanie podmiotów Grupy PKP oraz wyznaczanie i monitoring celów. W tej chwili PKP nie zawarła umowy holdingowej ze spółkami zależnymi w rozumieniu art. 7 Kodeksu spółek handlowych. Zgodnie z zapisami statutu PKP, §7 ust. 2, spółka PKP wykonuje zadania związane z zarządzaniem holdingiem zwanym grupą PKP, przy czym w związku z brakiem umowy holdingowej realizacja powyższego

zapisu nie jest egzekwowana w pełnym zakresie. PKP S.A. tworzy ze spółkami grupę kapitałową w rozumieniu przepisów ustawy o rachunkowości. Niezależnie od tego PKP zawiera ze swoimi spółkami zależnymi liczne umowy dotyczące korzystania z mienia i świadczenia usług, przy czym umowy te nie posiadają charakteru umowy holdingowej w rozumieniu przepisów Kodeksu spółek handlowych. Tym samym, zarządy poszczególnych spółek zależnych posiadają pełną autonomię w zakresie podejmowania decyzji dotyczących prowadzonej działalności.

Zarządzanie Grupą jest ograniczone do realizacji strategii prywatyzacji, realizacji elementów ładu korporacyjnego wymaganych stosownymi przepisami k.s.h., udziału członków zarządu PKP lub wybranych pracowników PKP w organach korporacyjnych spółek Grupy PKP, głównie mam na myśli rady nadzorcze oraz przyjmowania od spółek Grupy planów finansowych i raportów z ich realizacji. PKP S.A. nie wykształciło dotychczas struktur i kompetencji, które definiują i wyznaczają cele na poziomie Grupy PKP, pozwalają w sposób analityczny ocenić jakość decyzji odejmowanych przez zarządy spółek oraz pozwalają na ciągły monitoring procesu realizacji strategii na poziomie celów Grupy PKP. PKP S.A. nie wykształciło także struktur i kompetencji, które prezentują wnioski z realizacji powyższych obszarów oraz rekomendują działania dostosowujące.

Zarząd PKP S.A. prowadzi spójną politykę podmiotów Grupy w zakresie realizacji strategii PKP w obszarze prywatyzacji, realizowanych działań naprawczych w obszarze restrukturyzacji majątkowej, operacyjnej i finansowej, realizacji inwestycji w celu dostosowania oferty do oczekiwań rynkowych, systemowego zarządzania relacjami z podmiotami zewnętrznymi, zarządzania obszarami synergii, zarządzania jakością oferty, zarządzania płynnością, działalnością inwestycyjną, kosztem zadłużenia, ryzykiem kursowym oraz efektywnością podatkową. Inne obszary, w których prowadzimy spójną politykę podmiotów Grupy, obejmują następujące zakresy: zasady raportowania, wdrożenie zasad ładu korporacyjnego w Grupie PKP i w spółkach zależnych, stworzenie kultury korporacyjnej opartej o rozumienie i realizację celów definiowanych na poziomie Grupy, politykę dywidendową, zarządzanie kapitałem ludzkim, ograniczenie awaryjności i wypadkowości, zapewnienie transparentności przedsięwzięć realizowanych przez poszczególne podmioty oraz zarządzanie marką i wizerunkiem PKP.

Wdrożenia i monitoring będą prowadzone w sposób ciągły i zostaną dostosowane do charakteru sparametryzowanych celów wynikających z proponowanych inicjatyw. Wdrożenie inicjatyw zostanie oparte o aktualizację lub stworzenie strategii poszczególnych podmiotów uwzględniające działania zorientowane na osiągnięcie celów jednostkowych, plany roczne uwzględniające inicjatywy w danym horyzoncie czasowym, definicję, monitoring i rozliczenie celów MBO, udział przedstawicieli PKP w organach nadzorczych, kształtowanie organów spółek, kulturę korporacyjną zorientowaną na realizacje celów Grupy PKP.

W celu realizacji zadań z zakresu nadzoru właścicielskiego zarząd PKP podejmuje następujące działania: stworzyliśmy w ramach Grupy PKP kompetencje analityczne i kontrolingowe, zbudowaliśmy departament analiz rynkowych, utworzyliśmy wydział raportowania i kontrolingu Grupy PKP w ramach departamentu analiz rynkowych, który realizował będzie wyłącznie zadania związane z zakresem działalności spółek Grupy PKP, przyjęliśmy strategię Grupy PKP i strategię prywatyzacji PKP, która określa docelową funkcję spółki w strukturze PKP. Powyższe zdeterminuje działania zmierzające do zbycia lub restrukturyzacji podmiotu w horyzoncie działania strategii. Przyjęliśmy także nowe zasady nadzoru właścicielskiego i raportowania oraz prowadzimy proces profesjonalizacji rad nadzorczych. Polega on m.in. na ścisłej współpracy przedstawicieli PKP w radach nadzorczych z departamentem analiz, na zamawianiu analiz i rekomendacji w ramach ścisłej współpracy z departamentem nadzoru właścicielskiego i departamentem analiz rynkowych.

Wdrażamy system zarządzania poprzez cele MBO i spójny system motywacyjny w Grupie w przypadku zarządów nie objętych MBO. Nastąpiło wdrożenie nowych zasad raportowania, które ma prezentować aktualne wyniki finansowe, realizację planu rocznego, zaawansowanie realizacji celów MBO, zaawansowanie realizacji wybranych ele-

mentów strategii Grupy PKP i strategii prywatyzacji oraz inne, istotne z punktu widzenia realizacji, cele Grupy PKP.

Kolejnym ważnym obszarem w ramach zarządzania Grupą jest audyt wewnętrzny. Sytuacja wyjściowa, z którą się zetknęliśmy, jest następująca – audyt wewnętrzny nie funkcjonuje w praktyce w ramach Grupy PKP. Procesy zarządzania ryzykiem, kontroli ładu korporacyjnego nie są oceniane w sposób systematyczny i uporządkowany, przez co audyt nie przyczynia się do ich poprawiania. Biura audytów i kontroli, które istnieją jedynie z nazwy, nie przyczyniają się także do dostarczania zapewnień o skuteczności tych procesów, nie analizują, czy procesy przebiegają prawidłowo, czy są prawidłowo zaprojektowane oraz nie badają, czy istnieją odpowiednie informacje zarządcze. Działalność biur audytu i kontroli skupia się na realizowaniu kontroli gospodarczych lub postępowań wyjaśniających. Brak jest koordynacji tych działań.

Naszym celem jest wdrożenie międzynarodowych standardów praktyki zawodowej audytu wewnętrznego, zwiększenie niezależności audytorów wewnętrznych – chcemy stworzyć system, w którym audytorzy wewnętrzni będą podlegali przewodniczącemu rady nadzorczej. Zależy nam na zwiększeniu współpracy w spółce pomiędzy audytem wewnętrznym i radą nadzorczą. Nastąpiłoby to poprzez szefa rady nadzorczej lub przewodniczącego komitetu audytu. Plany prac audytu wewnętrznego spółki byłyby prezentowane radzie nadzorczej lub przewodniczącemu komitetu audytu. Otrzymywaliby oni również sprawozdania z wykonania tych planów. Kolejne działanie to profesjonalizacja kadr w obrębie ciał audytu wewnętrznego spółki oraz tzw. *co-sourcing* audytu wewnętrznego spółki, umowy ramowe z PKP S.A. oraz konsultantami zewnętrznymi. W tym zakresie podjęliśmy m.in. takie działania jak wydzielenie w strukturach departamentu audytu PKP S.A. wydziału, który zajmowałby się audytem wewnętrznym w spółkach Grupy PKP. Wydział ten specjalizowałby się w audytach obszarów, które są wspólne dla spółek a które obecnie nie są w ogóle realizowane lub realizuje się je w sposób niedostateczny. Przykłady to audyt informatyczny, zakupy lub marketing. Kolejne działanie to podpisanie ze spółkami Grupy PKP umów o współpracy w zakresie audytu wewnętrznego, na podstawie których spółki zlecą PKP S.A. przeprowadzenie audytów wewnętrznych i będą partycypować w kosztach tych audytów. W ten sposób audyt wewnętrzny będzie funkcjonował na zasadzie *co-sourcingu*. Spółki będą także realizowały we własnym zakresie funkcje audytu wewnętrznego, przy współudziale PKP S.A. oraz innych, zewnętrznych podmiotów wynajmowanych do wybranych zadań. Spółki zobowiążą się do stosowania standardów. Komórki audytu wewnętrznego spółek będą przekazywać do przewodniczących rad nadzorczych informacje o wynikach analizy ryzyka planów audytów i stopnia wykonania tych planów. Przewodniczący rad nadzorczych spółek z Grupy PKP S.A. będą mieli prawo przedstawiania propozycji modyfikacji tych planów. Umożliwi to zwiększenie nadzoru PKP S.A. nad działalnością spółek. Spółki będą wymieniać się planami zadań audytowych. Zostanie zbudowana baza danych takich programów. Będzie ona dostępna dla zainteresowanych biur audytu. Spółki będą podejmować wspólne inicjatywy w zakresie szkoleń dla pracowników biur audytu, będą również korzystać ze wspólnego narzędzia informatycznego wspierającego działalność komórek audytu i kontroli. Docelowo w spółkach powinny następować zmiany analogiczne do tych, które są proponowane w PKP S.A., tzn. stopniowa rezygnacja z kontroli lub ich ograniczenie bądź wydzielenie, jeśli posiadają charakter kontroli permanentnych i zwiększenie roli audytów wewnętrznych.

Last but not least – dialog społeczny. W tej chwili mamy do czynienia z następującą sytuacją. Od lipca 2002 r. odstąpiono w sposób instytucjonalny od koordynowania szeroko rozumianych spraw pracowniczych w Grupie PKP z poziomu spółki PKP S.A. Zostało zlikwidowane stanowisko członka zarządu do spraw pracowniczych a obszar jego kompetencji przeniesiono na poziom i do wyłącznej kompetencji spółek zależnych. Jedynym elementem wspólnym tej działalności był ponadzakładowy układ zbiorowy zawierany, nadzorowany i interpretowany przez Związek Pracodawców Kolejowych. Taki stan spowodował, że naturalny partner w dialogu społecznym, którym są związki zawodowe, nie miał odpowiedniego partnera do rozmów na poziomie Grupy PKP. Utworzyliśmy stanowisko pełnomocnika zarządu PKP S.A. do spraw dialogu społecznego w Grupie PKP,

który ma za zadanie koordynowanie prac. Koordynowanie, ale nie wyręczanie zarządów w pracach nad opracowaniem strategii dialogu społecznego w Grupie PKP. Jego zadaniem jest udział w naradach, spotkaniach i reprezentowanie zarządu PKP S.A. w sprawach dotyczących dialogu społecznego.

Model docelowy powinien realizować podstawową zasadę jednolitego, skoordynowanego stanowiska pracodawców wobec partnerów społecznych, szczególnie w sprawach spornych, które mogą być przyczyną konfliktów o charakterze ponadlokalnym. Stanowisko pracodawców w Grupie PKP powinno zostać wypracowane w formule jak najszerszego konsensusu, powinno uwzględniać specyfikę poszczególnych podmiotów i ogólny interes Grupy.

Planujemy odbudowę więzi wewnętrznych w Grupie poprzez powrót do formuły spotkań osób i struktur odpowiedzialnych za ten sam lub podobny obszar działania w poszczególnych spółkach. Przewidujemy również wymianę doświadczeń i wspólne rozwiązywanie problemów, jako najlepszy sposób na odbudowę tych więzi.

Dziękuję państwu bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję panu prezesowi. Tak jak zapowiedziałem wcześniej, stwierdzam, że otrzymaliśmy informację na temat strategii, na temat działania spółek zależnych, planowanej prywatyzacji i relacji pracowniczych. Taką wiedzą dysponujemy obecnie. Prosiłbym jednak jeszcze raz o to, abyście panowie przekazali prezentację do sekretariatów Komisji Infrastruktury i Komisji Skarbu Państwa. Dziś nasze Komisje obradują wspólnie. Prosiłbym także o przesłanie na piśmie informacji, którą przedstawiał pan prezes Paszkiewicz. Również do Komisji Infrastruktury i do Komisji Skarbu Państwa. Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP PLK S.A. Remigiusz Paszkiewicz:

Panie przewodniczący, moje wystąpienie wymaga jeszcze spisania, ponieważ mówiłem dziś, jak to się mówi, z głowy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie prezesie, nie chodzi o to, żeby pan spisał swoje wystąpienie, ale żeby dostarczył pan członkom Komisji informację na piśmie, która będzie zawierała dane, o których pan mówił. Chodzi o to, że gdy spotkamy się na kolejnym posiedzeniu, każdy z nas będzie dysponował materiałem wyjściowym do dyskusji.

Szanowni państwo, o godzinie 18.00 mamy następne posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Chęć zabrania głosu wykazał jeszcze pan przewodniczący Adamczyk. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, w związku z apelem, jaki skierował pan do pana prezesa PKP S.A., wnoszę o to, aby materiały, o których pan mówił zostały dostarczone posłom do dnia jutrzejszego włącznie. Chodzi o to, żebyśmy mogli jutro wyjechać do swoich okręgów już wyposażeni w materiały a nie było tak, że materiały otrzymamy w przeddzień posiedzenia. Zależy mi na tym, żebyśmy mogli przygotować się do drugiej części posiedzenia Komisji w sposób właściwy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Powracając do wspomnianego konsensusu, to powiem, jeżeli pan przewodniczący Adamczyk pozwoli, w sposób następujący. Sprawę konsensusu uzgodniłem z panem przewodniczącym Tchórzewskim i proponuję, żeby to był wtorek w przyszłym tygodniu. W ten sposób zachowamy kryterium racjonalności.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący, chcę zauważyć, że materiał, jaki ma być nam dostarczony jest bardzo obszerny. Oczywiście, taki jest nasz chleb codzienny, iż musimy każdego dnia analizować obszerne dokumenty dotyczące różnych spraw. Uważam jednak, że jeśli mamy przejść do dyskusji szczegółowej w sposób odpowiedzialny, to prosilibyśmy o możliwie najszybsze przekazanie tego materiału. Wtorek w przyszłym tygodniu, to w zasadzie

data wypadająca w przeddzień kolejnego posiedzenia Komisji. Moim zdaniem, jest to zbyt późno. Prosimy o dostarczenie tych materiałów w możliwie najkrótszym terminie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Obawiam się, że się nie zrozumieliśmy. Nikt nie zakłada, a na pewno ja nie zakładam, że spotkamy się w tej sprawie w przyszłym tygodniu. Ta tematyka nie będzie poruszana na posiedzeniu Komisji w przyszłym tygodniu.

Chcę powiedzieć, że jeśli chodzi o materiał na temat strategii PKP to nie będzie problemu, ponieważ pan prezes Karnowski jest w jego posiadaniu. Ma gotową prezentację i nic nie stoi na przeszkodzie, aby nam ją przekazał. W mojej wypowiedzi mówiłem o materiale od PLK, który również chcielibyśmy przeanalizować. Wystąpienie prezesa Paszkiewicza nie jest spisane. Trzeba je przygotować i opracować. Szanujmy siebie nawzajem oraz pracę, jaką mają wykonać inne osoby. Dlatego nie mówię, że ma to być gotowe na jutro. Przecież nikt nie będzie tego pisał na kolanie.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Jeżeli w przyszłym tygodniu nie będzie na posiedzeniu Komisji dyskusji na ten temat, to zgadzam się, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję, pani poseł. A jednak jest możliwe osiągnięcie konsensusu na posiedzeniu naszej Komisji. Bardzo za to dziękuję.

Kwestię tego, w jakim terminie odbędziemy to posiedzenie, uzgodnimy w gronie prezydium Komisji. Zrobimy to na spokojnie. Proszę się nie denerwować zawczasu. Materiały, o których mowa, zostaną poddane głębokiej analizie i ocenie przez członków Komisji.

Bardzo proszę, pan prezes Karnowski.

Prezes zarządu PKP S.A. Jakub Karnowski:

Chcę zadeklarować, że materiał, jaki pokazaliśmy na slajdach a który stanowi ekstrakt z naszej strategii, zostanie państwu rozesłany już jutro rano. Nie mamy powodu, aby opóźniać dostarczenie posłom prezentowanego materiału.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. To jest zgodne z tym, o czym mówiłem. Jeśli zaś chodzi o tę część związaną z materiałem na temat PLK, to zakładam, że sprawa również została wyjaśniona i ustalona.

O godzinie 18.00 rozpoczyna się kolejne posiedzenie Komisji poświęcone także sprawom PKP. Potrzebujemy trochę oddechu. Zamykam wspólne posiedzenie Komisji. Dziękuję wszystkim. Spotykamy się po raz kolejny o godzinie 18.00.